

DEMOCRATIC ARABIC CENTER
Germany: Berlin



مبادرة الحزام والطريق وأثرها في التوازنات الدولية

تأليف :إحسان داود خضر غرب الجبوري

2024

الــنـــــــــــاشـــــــر:

المركز الديمقراطي العربي

للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية

ألمانيا/برلين

Democratic Arab Center

For Strategic, Political & Economic Studies

Berlin / Germany

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ألمانيا/برلين

البريدالإلكتروني book@democraticac.d





المركز الديمقراطي العربي
للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية
Democratic Arabic Center
for Strategic, Political & Economic Studies

كتاب : مبادرة الحزام والطريق واثرها في التوازنات الدولية

تأليف: إحسان داود خضر غرب الجبوري

رئيس المركز الديمقراطي العربي: أ. عمار شرعان

مدير النشر: د.أحمد بوهكو المركز العربي الديمقراطي برلين ألمانيا

رئيسة اللجنة العلمية : الدكتورة ربيعة تمار المركز الديمقراطي العربي

رقم تسجيل الكتاب: ISBN 978-3-68929-027-6

الطبعة الأولى 2024 م



مبادرة الحزام والطريق واثرها في التوازنات الدولية

The Belt and Road lnitiative and its impact on international balances

إحسان داود خضر غرب الجبوري

Ahsin Daoud Khidr

إصدارات المركز العربي الديمقراطي – برلين– المانيا

الاهداء

الى المبعوث رحمة للعالمين معلم الانسانية الأول رسولنا الكريم..... محمد (صلى الله عليه وعلى آله الطيبين الطاهرين وسلم)

الى ينبوع الخير التي أشرقت بالعطاء والحنين والتي أكتفي بدعاء منهـا ينـير دربي وهي الحــب والجنـة تحـت قـدميها ..... أمي الغالية

الى من غرس فيَّ حب الحياة ومنه تعلمت كيف أروي بأفكاري الأرض لتنبت خضرة ونماء ..... والدي العزيز رحمك الله

الى روح اخي الشهيد (علي الداود) رحمك الله

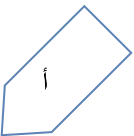
الى زوجتي الغالية

الى من اشدد بهم ازري والقلوب الحنونة ..... اخوتي واخواتي

الى كل من أضاء بعلمه عقل غيره أو هدى بالجواب الصحيح حيرة سائليه..

أهدي ثمرة جهدي المتواضع

احسان داود



ملخص الدراسة

مبادرة الحزام والطريق هي بالأساس مبادرة اقتصادية تهدف الصين من خلالها الى ربط اقتصادها مع الدول الأخرى عن طريق عدد من الطرق البرية والبحرية والجوية والإلكترونية وانابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة، من أجل الهيمنة على اقتصاد العالم وخلق مكانة دوليه لها، كذلك تهدف الى احياء طريق الحرير القديم عن طريق ربطه بعدد من شبكات الطرق، المبادرة هي بالأساس استراتيجية تنموية طويلة الامد اطلقها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في عام ٢٠١٣ لكي تصبح المبادرة هي المحرك الرئيسي للسياسة الصينية على المستوى الداخلي والخارجي، تدخل المبادرة الصينية ضمن استراتيجية القوة الناعمة لتعزيز مكانتها ونفوذها في العالم تعد المبادرة سلمية ومسؤولة عن تحديد اهدافها التي تتطلع اليها، كذلك التحديات والصعوبات التي تقف عائق امام المبادرة، مع دراسة ابعاد المبادرة السياسية والاقتصادية والامنية والثقافية، مع بيان ابرز الدول المؤثرة على المبادرة والتي تحاول اعاقة المبادرة وإظهار صورة سلبية على للمبادرة، ومن ابرز هذه الدول المؤثرة على المبادرة على رأسها الولايات المتحدة الامريكية التي رفضت المبادرة لأنها ترى بأن الصين تحاول الهيمنة على النظام العالمي، ومحاولة ازاحتها عن طريق خلق نظام جديد وهو نظام متعدد الاقطاب بدلاً من نظام احادي القطبية التي تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية، بالإضافة الى دول اخرى اقليمية ودولية ايضاً تحاول اعاقة تقدم المبادرة، وان الاستراتيجية الناعمة التي تستخدمها الصين هي لجذب عدد كبير من الدول من اجل الانضمام الى المبادرة الصينية لاسيما الدول الفقيرة.

Abstract

The Belt and Road lnitative is primarily an economic initiative throught which china aims to link its economy with other countries through a number of land ،sea air and electronic routes ،oil and gas pipelines and power lines in order to dominate the world economyandcreate an international stature for it ،as well as aim at reviving the silk Road ،the initiative is basically a long termdevelopment stratehy launched by chinese president Xi jinpoing in ٢٠١٣ in order for the initiat ive to becomey the main driver of chinese police at theinternal and external chinese initiative is part of the soft power strategy to enhance its position and influence in the world After that ،a peaceful and responsible state will define its goals that itaspires to ،as well as the challenges and difficulties that stand in the way of the initiative ،with study of the political ،economic ،security and cultural dimensions of the initiative ،with a statement of the most prominent countres inf luencing the initative and trying to impede the initiative ،headed by the united states of America ،which rejected the initiative because it sees that china is try ling to domin ate the world system ،and an attempt to remove it by creating a news system ،which is A multi –polar system ins tead of a unipolar one dominated by the united states of America ،in addition to other regional and international counters also trying to impede the progress of the initiative ، and the soft strategy used by china is to attract a large number of countries in order to join the ،Chinese initiative especially the poor countries.

قائمة المحتويات

قائمة الجداول

قائمة الخرائط

المقدمة

حققت جمهورية الصين الشعبية العديد من الإنجازات الاقتصادية الكبيرة منذ تأسيسها قبل ما يزيد عن سبعة عقود، وتركزت طفرتها الاقتصادية خلال العقود الثلاثة الماضية إذ حقق اقتصادها نمو ما يقارب ١٠% وحافظ على ذلك لعدة سنوات مما دفعها إلى الصعود إلى المرتبة الثانية عالمياً من حيث حجم الاقتصاد بعد الولايات المتحدة الامريكية متغلبة على جارتها اليابان، وخلال تلك الفترة حققت الصين طفرة صناعية غير مسبوقة كما أنها تُعد أكبر دولة مصدرة في العالم، مع تواصل الصين هذا التفوق جاءت مبادرة الحزام والطريق التي اطلقها الرئيس الصيني **(شي جين بينغ)** في عام (٢٠١٣) لأحياء طريق الحرير القديم الذي كان ممراً تجارياً يربط الصين بكُل من أسيا وأوروبا، إذ كان طموح الصينية بالنسبة للدول المشاركة في الانفتاح على جميع دول العالم وتنمية الحديثة لدول محيطها الإقليمية في أسيا وانشاء نموذج من التعاون الإقليمي والدولي في القرن الحادي والعشرين يقوم على التعاون الاقتصادي وبناء البنية التحتية وتداول العملات وحل المشاكل بين دول المبادرة، بما انها ليست فقط اقتصادية بل لها مصالح استراتيجية تتلاءم مع التحولات في النظام الدولي والإقليمي ومع صعود الصين كقوة عظمى، فإن التطور الاقتصادي الذي تبنته عبر مبادرته أصبح هناك تخوف من عدة دول اقليمية ودولية لاسيما دول الجوار التي توجد توترات ونزاعات فيما بينهم لذا أن نجاح المبادرة الصينية مرتبط بقدرة الصين على أرسال رسائل اطمئنان إلى جيرانها وحل الخلافات بالطرق الدبلوماسية، كما أنها تسعى إلى ربط العديد من دول العالم عبر الطرق البرية والبحرية وخطوط السكك وشبكات الاتصال اللاسلكية، وعلى الرغم من الانفتاح الصيني عبر المبادرة إلا أنها سوف تواجه العديد من التحديات خصوصاً من الدول الكبرى لأنها تؤثر على مكانتها الدولية والاقتصادية، كما تهدف المبادرة إلى خلق نظام دولي متعدد الاقطاب بديلاً للنظام ألاحادي القطبية التي تُهيماً عليه الولايات المتحدة الامريكية.

اولاً: أهمية الدراسة:

تنبع أهمية الدراسة من أن مبادرة الحزام والطريق كونها استراتيجية كبرى تخدم المصلحة الصينية من جهة ومصلحة الدول الأخرى من جهة أخرى، لاسيما الدول الواقعة على خط الحزام والطريق وافقاً إلى الرؤية الصينية، أن الحزام والطريق ليس ساحة صراع أو حلبة سباق بين كُل من الولايات المتحدة الامريكية والصين لكونهما أكبر اقتصاديين في العالم وإنما هي ساحة واسعة لاستكشاف نمط جديد من العلاقات بين الدول الكبرى وتوحيد مصير الدول، ولم تقتصر على الجوانب المادية فقط بل شملت الجوانب الإنسانية والتواصل بين الشعوب، ودعت الصين إلى تعزيز التبادل الثقافي والأكاديمي والإعلامي والإنساني بين الدول، كما أكدت على برامج ثقافية متبادلة مع الدول المشاركة.

ثانياً: هدف الدراسة:

يكمن هدف الدراسة الاساسي هو محاولة بناء رؤية واضحة وشاملة لاهم الابعاد الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق الجديد ومدى تأثير هذا المشروع على السياق الأقليمي والدولي.

ثالثاً: إشكالية الدراسة:

نظراً لما تحمله المبادرة من أهمية في الساحة الدولية لاسيما السياسة الخارجية الصينية إذ تتجلى الاشكالية في طبيعة التحديات والأهداف التي تواجه المبادرة اذ تحاول تعزيز علاقتها مع دول العالم وتعزيز شركائها الاقتصادية وتمكنها من الاندماج بقوة في الاقتصاد العالمي، وهنا يمكن للمبادرة أن تهدد بعض الدول المنافسة للصين التي لا تتفق مع استراتيجيتها محاولة أعاقة المبادرة

مما سيولد العديد من التحديات للمبادرة، هل يمكن أن تحقق نجاح في ظل التحديات التي تواجه الصين. وتبعا لذلك هنالك مجموعه من التساؤلات وهي:

١-ماهي طبيعة مشروع الحزام والطريق الصيني

٢-كيف تناولت الدول الكبرى موضوع الحزام والطريق

٣- هل يمكن اعتبار مشروع الحزام والطريق مشروع تعاون ام تنافس

٤-هل سيكتب للمبادرة النجاح كما تم تخطيطة من قبل الصين رغم وجود العقبات

٥-كيف ستواجه المبادرة الهيمنة الامريكية

رابعاً: فرضية الدراسة:

كلما زادت أهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية وأهدافها للصين فإن تنفيذ المبادرة على أرض الواقع يتطلب مواجهة التحديات، أما النظرية التي تم اعتمادها في المبادرة هي **(القوة الناعمة)** إذ أن الصين توظف قدرتها الكبيرة في الاستثمار ومنح القروض للدول المشاركة وإنجاز البنية التحتية في بلادها وسيلة لزيادة قوتها.

١-

خامساً: منهجية الدراسة:

اعتمدنا في دراستنا على المناهج التالية:

(أ): المنهج التاريخي: تم اعتماد هذا المنهج التاريخي للوقوف على كيفية نشأة المبادرة وتكوينها فإن المنهج التاريخي لا يمكن لأي دراسة أن تستغني عنه للاستفادة من مزاياه الذي يفسر الوقائع والأحداث وبيان الخلفية التاريخية للموضوع.

(ب): المنهج الوصفي التحليلي: يُعرف بأنهُ وسيلة تحليلية لتفسير الوضع القائم الظاهر أو لمشكلة من خلال تحديد ظروفها وابعادها، وان المنهج الوصفي يدرس سياسة الصين الخارجية من منظور مبادرة الحزام والطريق عن طريق جمع البيانات والمعلومات عن السياسة الخارجية الصينية.

(جـ): المنهج الاستقرائي: يستخدم هذا المنهج لفهم المبادرة وطموحها وأهداف الصين وعلاقتها بالمتغيرات التي تؤثر على سير المبادرة.

(د): المنهج الاستشرافي: إذ تم وضع مشاهد مستقبلية لمبادرة الحزام والطريق.

سادساً: الدراسات السابقة:

(١): كتاب **(طريق الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب)**، المحرر ليو في عام ٢٠١٨، الذي تناول طريق الحرير القديم والتبادلات التجارية، أكد أن مبادرة الحزام والطريق هي أحياء طريق الحرير القديم، ذكر أن نجاح المبادرة يعتمد على تناسق السياسات لذلك توجهت الصين إلى الزيادة في علاقاتها، أي إن هذا الدراسة تناولت الجانب التاريخي والتحولات الاقتصادية والتطورات في السياسة الخارجية لطرح المبادرة، وتطرقت إلى مضمون المبادرة وأبعاد التعاون وكيفية تعزيزها.

(٢): كتاب **(قراءة في الحزام والطريق مبادرة الصين للعام في القرن الحادي والعشرين)**، للمحررين (تشين يوي تساي وتشوقو بينغ ولوه وي دونغ) ترجمة رشا كمال وشيماء كمال عام ٢٠١٧، تناولت هذا الدراسة الأطر الاستراتيجية للمبادرة، وطريق الحرير البري والبحري وأهم التبادلات مع التركيز على التبادل الثقافي، فضلاً عن خلفيات طرح المبادرة في الدول والمنظمات وتطرقت إلى آليات التعاون وتعزيزها، وكيفية استفادة جميع مناطق الصين.

(٣): رسالة ماجستير رشا الظريف، بعنوان **(طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية)** في الجامعة اللبنانية في كلية الحقوق والعلوم السياسية في عام ٢٠١٧، تناولت الرسالة التنمية الاقتصادية في الصين، تطرقت إلى المبادرة وطريق الحرير، مع التركيز على الجانبين الاقتصادي والسياسي لأن الهيمنة الاقتصادية تولد الهيمنة السياسية وهذا يعزز قوة الصين.

(٤): رسالة ماجستير، هند زياد نافع بعنوان **(أبعاد السياسة الخارجية الصينية من منظور مبادرة الحزام والطريق تجاه دول منطقة الخليج)**، جامعة الموصل كلية العلوم السياسية في عام ٢٠٢٠، تناولت الرسالة التركيز على منطقة الخليج لكونها مصدر للنفط والغاز وسوق للبضائع، وأحياء طريق الحرير القديم بالاعتماد على استخدام القوة الناعمة والصلبة، واستخدام أساليب متطورة لتخطيط، وجعلت هذا المشروع يعقد آملاً عديدة لعدة دول.

(٥): رسالة ماجستير، سمية بلحسن بعنوان **(الرهانات الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق)**، جامعة ٨ ماي، كلية الحقوق والعلوم السياسية في عام ٢٠٢٠، تناولت الرسالة التركيز على بناء رؤية واضحة شاملة لأهم أبعاد الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق الجديد ومدى تأثيرها على السياق الإقليمي والدولي بالإضافة إلى وضع المشروع الصيني في أطار مناسب.

(٦): أطروحة دكتوراه، حيدر زهير جاسم الوائلي بعنوان **(مبادرة الحزام والطريق ومستقبل مكانة الصين العالمية)**، **جامعة** النهرين كلية العلوم السياسية عام ٢٠٢١، تناولت الرسالة تحقيق رؤية واضحة للمبادرة وتحديد فاعليتها وتشخيص السلبيات والإيجابيات التي يمكن أن تتعرض لها الدول المشاركة ومعوقات تنفيذها وتحقيقها فضلا أن الأطروحة تحاول قراءة مستقبل مكانة الصين العالمية في ظل المبادرة بناء على مقوماتها الذاتية وسلوكها الخارجية.

(٧): رسالة ماجستير، منار شاكر محمود بعنوان **(مستقبل الهيمنة الامريكية في ظل مبادرة الحزام والطريق)**، **جامعة** النهرين كلية العلوم السياسية، عام ٢٠٢١، تناولت الرسالة مستقبل الهيمنة الامريكية في ظل التقدم الصيني الملحوظ خاصة في الجانب الاقتصادي، فضلاً عن مدى تأثير مبادرة الحزام والطريق الصينية على الولايات المتحدة الامريكية بصورة خاصة، والعالم بصورة عامة.

(٨): رسالة ماجستير، ريا عبد الحسين بعنوان **(أمن الطاقة في الادراك الاستراتيجي الصيني، مبادرة الحزام والطريق)** جامعة النهرين، كلية العلوم السياسية، عام ٢٠٢٠، تناولت هذي الدراسة أمن الطاقة والسياسات التي أتبعتها الصين في تحقيقها، وايضاً التعرف على مشروعها الاقتصادي (مبادرة الحزام والطريق)، وأهميتها في التفكير الاستراتيجي الصيني وأهدافها التي ترغب في تحقيقها خاصةً أن المبادرة مرشحة للتغيير والتعديل ما يضفه عليه مزيد من الغموض.

سابعاً: هيكلية الدراسة:

استناداً الى منطلقات ومدركات الفرضية والأشكالية التي تمت صياغتها في اطار مجال البحث الأكاديمي ، جرى تقسيم هيكل الدراسة الى ثلاث فصول وقد تضمنت كل فصل الى ثلاث مباحث ، وسبقها مقدمة انتهت الدراسة بخاتمة وتضمنت الخاتمة الأستنتاجات التي تم التوصل اليهااضافة الى المقترحات ، علاوة على لائحة المصادر فجاء الفصل الاول بعنوان

(الإطار النظري والخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق) اما الفصل الثاني فجاء **(مبادرة الحزام والطريق ومواجهة التحديات)** اما الفصل الثالث فجاء

(المواقف الإقليمية والدولية اتجاه مبادرة الحزام والطريق وافاقها المستقبلية)

الفصل الأول

الإطار النظري والخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق

تسعى الصين بقوة في الوقت الحالي لكي تصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم، فماذا يعني ذلك اقتصادياً وسياسياً للولايات المتحدة و أوربا والشرق كروسيا والهند والشرق الاوسط والدول العربية يعد المشروع الصيني من أكبر المشاريع وأكثرها طموحاً للرئيس الصيني **(شي جين بينغ)**، ويهدف هذا المشروع إلى بناء طريق نقل من أسيا إلى اوروبا وتبلغ مسافة هذا الطريق عشرة الأف كيلو متر بأنواعه المختلفة سواء كانت طرق لنقل البضائع أو طريق بحري وخط سكة حديد تنطلق من غرب الصين عبر كازاخستان والاورال وموسكو وصولاً الى اوروبا، وأصبحت المبادرة هدفها أعادة طريق الحرير من جديد لربط قارات العالم تجاريًا تعد المحرك الرئيسي للسياسة الصينية داخليًا وخارجياً، يبدو أنها من أهم توجهات الصينية الخارجية ازاء العالم بأكمله ولاسيما في فترة الرئيس الحالي صاحب المبادرة التي تستمر حتى عام ٢٠٢٢، وسنتناول في هذا الفصل الذي قُسم إلى ثلاث مباحث خصصت المبحث الأول لدراسة الإطار النظري للمبادرة واهداف المبادرة، والخلفية التاريخية للمبادرة ومراحلها التأريخية ، واهدافها، وأدوات تنفيذ المبادرة ودوافعها، أما المبحث الثاني، فقد تناولنا فيه، المسارات والممرات للتجارة العالمية، منها الممر الاقتصادي البري، والممر البحري، وخطوط النفط والغاز ، وطريق الحرير الرقمي، أما المبحث الثالث، فقد تطرقنا فيه إلى الأبعاد الجيوستراتيجية للمبادرة، وموقع الصين كقوة عظمى في ظل المبادرة وبنية النظام الدولي، والرهانات الاستراتيجية للمبادرة، وأهمية المبادرة بالنسبة للقارة الاسيوية.

المبحث الأول

الخلفية التاريخية للمبادرة وأهدافها ودوافعها

تمثل مبادرة الحزام والطريق أحياء لطريق الحرير القديم الذي كان حلقة الوصل بين الصين والعالم الخارجي قبل الفي عام لكن المبادرة الجديدة تهدف إلى تحقيق أهداف ونجاح أكبر واوسع مما كانت عليه طريق الحرير القديم ولذلك سينصب اهتمامنا على تناول المبادرة الجديدة.

المطلب الأول

الخلفية التاريخية للمبادرة ومراحلها التاريخية

أصل التسمية

سمي طريق الحرير بهذا الاسم لوجود كميات كبيرة من الحرير الصيني التي كانت تنقل من خلاله، أذ كان الصينيون هم اول من تعلموا صناعة الحرير، واستطاعوا المحافظة على سرية هذه المهنة فقد بقت الصين هي المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس الميلادي، لحين تم اكتشاف الدول الغربية كيفية اتمام صناعة المنسوجات الحريرية [١].

اولاً: الخلفية التاريخية: تاريخياً يشير طريق الحرير إلى مجموعه من الطرُق البرية التي كانت تربط شرق أسيا بالبحر المتوسط مروراً بمنطقة وسط اسيا غير أنه لم يعرف المسار الصحيح والدقيق لهذا الطريق وقد كان الرحالة والجغرافي الالماني **(فرديناند فرايهر فون ريشت هوفن)**، هو أول من استخدم تسمية طريق الحرير في عام (١٨٧٧)، وقد استخدمها لوصف الطرُق التي كان يمر من خلالها الحرير الصيني المنتج من قبل امبراطورية الهان **(Han empire)**، خلال المدة من

(١) طريق الحرير موسوعة ويكبيديا، على الرابط التالي: http://Wikipedia.Org/wiki تاريخ الزيارة (٢٠٢٢/١/١٠).

عام٢٠٦ قبل الميلاد إلى عام ٢٢٠ ميلادية، وصولاً إلى وسط أسيا على الرغم من إن استخدام المصطلح كان مقتصراً على هذا الطريق خلال تلك الحقبة التاريخية تحديداً من دون الاشارة إلى الممرات التجارية التي ربطت بين المنطقتين خلال فترة تاريخية لاحقة، فإن المفهوم أصبح يستخدم بعد ذلك للإشارة إلى كُل الطرُق التي كانت تربط الصين بوسط أسيا وحوض البحر المتوسط [(١)] إذ أن هذا التسمية يلاحظ أنها كانت مظللة ، نظراً لعدة عوامل فهذا الطرُق التجارية لم تكُن تستخدم لتجارة الحرير فقط بل تم التجارة عبرها في عدد كبير من السلع والبضائع التي كان بعظها يفوق اهمية الحرير مثل، الخيول، والقطن، والورق، والبارود.

ومن جانب ثاني فإن هذه الطرق لم يكُن مقتصراً للربط بين الشرق والغرب فقط بل كان جانب منها يتجه إلى شبه القارة الهندية، والتي ساهمت ليس فقط في تجارة السلع والبضائع أنما ساهمت ايضاً في نشر الديانة البوذية هناك. [(٢)]

وفي الواقع العملي فقد استخدم هذا المفهوم للإشارة الى الطريق ا لذي يبدأ من مدينتي "لويانج" و "تشانجان" الصينيتين، مرورا بممر قانصو (hex corridor) وصولاً الى نهاية هذا الممر عند مدينة (دو نهو انج" الصينية) ثم بعد ذلك يتفرق الطريق الى ثلاث ممرات اساسية وهي، الممر الشمالي الذي يصل الى جبال تيان شان ومدينة (اورومتشي عاصمة اقليم "شينجيا نج" وصولا)، والممر الآوسط الذي يمتد من مدينة (توربان) في غرب الصين الى الأطراف الجنوبية من اقليم "شينجيا نج"،

---

(١) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مركز المستقبل، الأمارات العربية المتحدة، العدد٢٦، ٢٠١٨، ص٣.

(٢) Michael Clarke ،the Belt and road initiative: Chinas new Grand starategyin china sublet and Road initiative: view from along the silk Road ،the national Bureau of Asian Research ،Seattle ،Washington ،٢٠١٧ ،p.٩

وصولا الى مدينة (هوتان)الصينية ومنها الى وسط اسيا وبلاد فارس (ايران) وآنتها بأوروبا، والممر الجنوبي الذي يمر عبر جبال بأمير الى باكستان والهند. [١]

وجدير بالذكر ان هذا الممرات التجارية لم تكن تقتصر فقط على الطرق البرية بل شملت ممرا بحريا ايضاً وهو الممر البحري الذي سلكة التجار العرب من شبه الجزيرة العربية وصولا الى المدن الصينية (غو انشو وتشو انتشو ونينغبو و يانغتشو) والذي كان من خلاله يتم تبادل ليس فقط الحرير ايضا هنالك سلع اخرى ، وكان العرب هم من يسيطرون على هذا الطريق نضرا لأنهم كانوا متقدمين في صناعة السفن آنذاك كما انهم كانوا يفضلونه اذ انهم وجدو ان الطريق البري اكثر تكلفة [٢].

---

(١) زينب عبد الله، الإطار النظري ولمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، برلين، المانيا، ٢٠١٩، ص ٥.

(٢) علي صلاح، مصدر سبق ذكره، ص٣.

خريطة رقم (١) توضح طريق الحرير القديم



المصدر: لمحه عن طريق الحرير، موقع اليونسكو، على الرابط التالي :

https://ar.unesco.org/silkroad/limit-n-trq-alhryr تاريخ الزيارة /٢٠٢٢/٨/١٠.

ثانيا:المراحل التاريخية:

عندما قام الرئيس الصيني **(شي جينغ بين)** بزياره الى كازاخستان في السابع من أيلول من العام ٢٠١٣ القى في جامعة نزار بايف محاضرة تحث إلى خلق التعاون وتطوير الصداقة الشعبية وخلق مستقبل وطرح فيها البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير، وبعدها بشهر في الثالث من تشرين الاول / من العام (٢٠١٣) القى محاضرة في البرلمان الإندونيسي، طرح فيها البناء المشترك لطريق الحرير البحري في(القرن الحادي والعشرين) [١] وفي التاسع من الشهر نفسه طرح الرئيس الصيني(**شي جينغ بين)** في المؤتمر السادس عشر لقادة دول الأسيان* "١+١٠"*، في اطار التعاون "٢+٧"* [٢] للتعاون في مختلف المجالات التعاون المالي والتعاون البحري والتعاون الامني وانشاء البنية التحتية والتجارة الحرة بين الصين ودول الأسيان على الرغم من ان مقترح انشاء

---

(١) ليو خاي تشوان، طريق الحرير القديم والجديدخلق عالم مترابط بين الشرق والغرب، ط١ (بيروت: الدار العربية للعلوم، ٢٠١٨) ص١٣.

(٢) إطار التعاون بين الصين واسيان اقترحه لي كه تشيانغ في عام ٢٠١٣ خلال اجتماع مع قادة الاسيان، اي في التعاون في سبعة مجالات مختلفة، لشراكة استراتيجية بين الصين اسيان تجاه عام ٢٠٣٠ للارتقاء بالتعاون المصدر. الصين والاسيان تصيغان رؤية لشراكة استراتيجية اتجاه عام ٢٠٣٠، على الرابط: http://Araba.chin.org، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١٢/١٤.

* ١+١٠: الية التعاون بين كل من دول الأسيان والصين في المبادرة.

** ٢+٧: إطار التعاون بين الصين والأسيان في سبعة مجالات اقترحه لي كة تشانغ عام٢٠١٣خلال اجتماع مع قادة الأسيان، اي التعاون في سبعة مجالات مختلفة لشراكة استراتيجية بين الصين اسيان اتجاه عام ٢٠٣٠وصل اليه بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٤ على الرابط http://Arabic.china.org.com .

*** الأسيان: تضم١٠ دول وهي (بروناي، بورما، كمبوديا، اندونيسيا، لاوس، ماليزيا، الفلبين، سنغافورة، تايلاند، فيتنام).

المبادرة تم اقترحه في عام (٢٠١٣) الى انه الاعلان الرسمي كان في ال ٢٨/ من اذار من العام (٢٠١٥) عندما نشرت اللجنة الوطنية للتنمية والاصلاح وزارة الخارجية و وزارة التجارة مجتمعة التحرك للدفع بالتشاور والتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين.

والتأخر في اعلان المبادرة يعود الى انها خضعت الى العديد من المراحل قبل صياغتها في داخل الصين، [(١)] كذلك تم طرحها من قبل الرئيس الصيني ورئيس الوزراء الصيني في المؤتمرات والقاءات سواء كانت داخل الصين اوفي خارج البلاد لتقديم نبذة او شرح على المبادرة والحصول على الاجابة من قبل الدول الواقعة على نطاق المبادرة قبل الاعلان الرسمي للمبادرة.

وتتقسم مراحل صياغة المبادرة الى اربعة اقسام:

أولاً: نعتبر هذا المرحله هي الأولية اذ قامت الجهات المعنية بالآمر بدراسة الاستراتيجية ومحاورها وتوضح التعاون في مناطق المبادرة وارسال هذا الدراسة الى الجان المركزية ومكتب البحوث السياسية بالجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني.

ثانياً: تعتبر هذا المرحلة هي مرحلة مهمة ومرحلة عقد الندوات واخذ اراء كافة الاطراف وعقدت الجنة الوطنية للتنمية والاصلاح ثماني عشر ندوة، وتضمنت الندوات في قنصليات الخارج ومشروعاتها.

---

(١) تشين يوي تساى واخرون، ١٠٠ سؤال وجواب حول مبادرة الحزام والطريق في الفرن الحادي والعشرين. ترجمة نهى خالد وزينب جمال، ط١(القاهرة: دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية ٢٠١٧ ص٢٩.

ثالثاً: وهي المرحلة التي يتم فيها الحصول على الدراسات التي قامة به الجهات المعنية، مثل اللجنة الوطنية للتنمية والاصلاح، والمكتب السياسي للجنة المركزية ومركز بحوث التنمية التابع

لمجلس الدولة والاكاديمية الصينية للعلوم والشراكات الاستثمارية الصينية لتقديم نتائج البحوث.

رابعاً: وهي المرحلة الاخيرة والنهائية التي تتم فيها المداولة فأشراف الرئيس الصيني في ال ٤ من تشرين الثاني / ٢٠١٤ على الاجتماع الثامن للمجموعة القيادية المركزية للشؤن المالية والاقتصادية التابعة للجنة المركز، للتباحث حول خطة طرح المبادرة ليتم طرحها في عام (٢٠١٥) اما صياغة المفهوم فقد تباينت وجهات النظر حول مصطلح المبادرة الجهات الرسمية وغير الرسمية والاكاديمية، استخدمت مصطلح مبادرة او رؤية على الرغم من تحذير من استخدام مصطلح مبادرة حتى لا يفهم انها مجرد فكرة ومقترح [١] لكن الكتاب الصينيون والهيئات الرسمية استخدمت مصطلح المبادرة حتى لا يشك بنزاهة الصين وتدخل المبادرة في اطار نظرية (**جيوبولتكية اوجيواقتصادية**)، اما الدول الغربية فاستخدمت مصطلح استراتيجية.

إلا ان (**شي جينغ بين**) اكد وشدد على مصطلح المبادرة بأنها هي الحلم الصيني، وهو ليس فقط طموح الصين انما طموح العالم بأكمله [٢] وعندما قاموا بصياغة الاسم تم استخدام مبادرة حزام واحد

---

(١) تشين يو تساي , مصدر سبق ذكره , ص٥.

(٢) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدولة العربية، (عمان: دار امنه للنشر والتوزيع، ٢٠١٨)، ص٤٢٥-٤٢٩.

طريق واحد في عام(٢٠١٧)، تم الاعلان الرسمي وتمثل المبادرة مشروعان مهمان الحزام الاقتصادي لطريق الحرير(البري)* وطريق الحرير البحري، للقرن الحادي والعشرين. [١] رحلة طويلة قطعتها الصين لتدخل مرحلة اخرى ليس وحدها بل شملت كل العالم عن طريق مشروعها الأضخم في تاريخ البشرية، وهو الذي يقوم على تحديث طريق الحرير القديم الذي كان يمتد من الصين الى أغلب الدول الأوربية لكن هذا المرة مشروع الحزام والطريق قد جاء بأكثر ضخامة ويهدف الى تغيير خارطة العالم لذا وردت (استراتيجية الحزام والطريق) ضمن قرارات التشريعية في اجتماعات الدورة الثالثة للجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني المنعقدة ما بين ٩/١٢ تشرين الاول من العام ٢٠١٣ في بكين التي دعت بضرورة تدعيم بناء الحزام الاقتصادي حتى يتم الانفتاح على جميع الأصعدة وتم ترجمة هذا القرار الى اطلاق المبادرة الجديدة [٢] اما طرح الأطر الاستراتيجية للمبادرة وتنفيذها قبل الاعلان الرسمي لها ووفقاً لتسلسل الزمني فيمكن ملاحظته في الجدول التالي.

---

(١) واثق علي الموسوي، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج١(عمان دار الايام للنشر والتوزيع، (٢٠١٩)، ص٢٠٩.

(٢) الوثائق الصادرة من الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشر للحزب الشيوعي الصيني، دار النشر للغات الأجنبية، بكين، الصين، ط١، ٢٠١٣، ص ٣٧.

* ان اول من طرح فكرة احياء طريق الحرير هو رئيس الوزراء الصيني الأسبق لي بيغ خلال زيارته الى دول اسيا الوسطى ١٩٩٤ بعد ذلك تبنت العديد من الدول فكرة احياء هذا الطريق واولها اليابان ١٩٩٧ وبعدها الهند عام ٢٠٠٢ ومن ثم الولايات المتحدة ٢٠٠٧ بدئت هذا الفكرة بشكل رسمي عام ٢٠١١.

الجدول رقم (١) يوضح طرح الاستراتيجية الحزام والطريق قبل الاعلان الرسمي

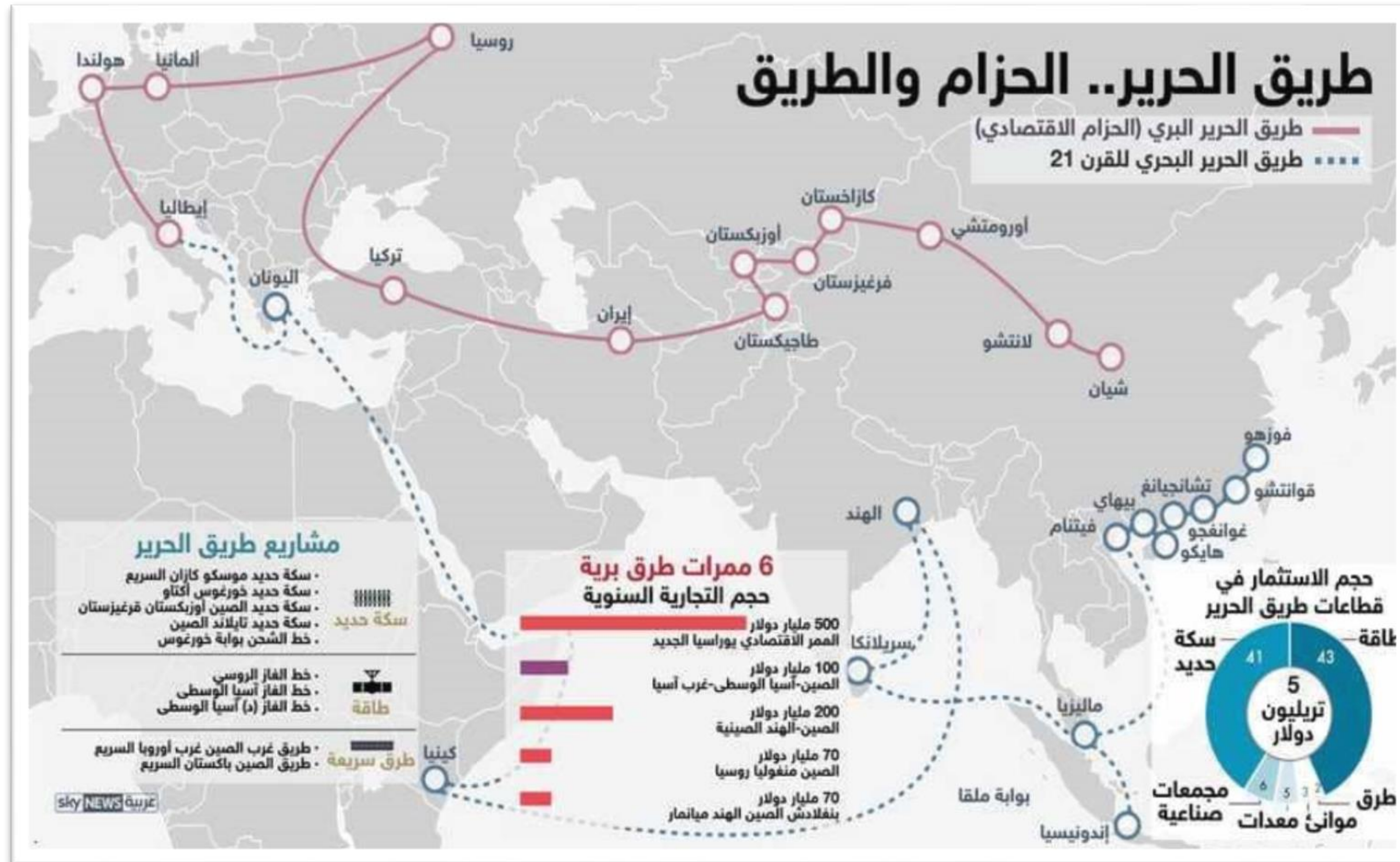
تشرين الثاني/ ٢٠١٣	شي جين بينغ	دورة الثالثة عشر لمؤتمر اللجنة المركزية التابعة للحزب الشيوعي	اشارت القرارات الى نمط جديد من الانفتاح للوصول الحزام والطريق لتصبح هي استراتيجية الصين لانفتاح.
٢٦ كانون الاول/ ٢٠١٣	شي جين بينغ	منتدى اعمال دبلوماسية الجوار	أكد ان بناء الحزام والطريق يحتاج الى ممرات ومشاريع فضلاً الى المبادلات الخماسية (السياسية، البنى التحتية، المالية، والتجارية، الشعوب، والتعاون الاقتصادي).
كانون الاول/ ٢٠١٣	شي جين بينغ	مؤتمر الاعمال الاقتصادية	أكد ان الحزام الاقتصادية وطريق الحرير البحري، على تطوير الخطط الاستراتيجية.
اذار/ ٢٠١٤	لي كه تشيانغ	قدم (تقارير الاعمال الحكومية)	أكد على اهتمام ببناء خطط ل حزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري في القرن ال ٢١.
١٩ ايار/٢٠١٤	شي جين بينغ	جاء ليا نيونقانغ الصيني الكازاخستاني(قاعده لنقل السلع)	تعد فاتحة التعاون اللوجستي، تعاون واقعي للحزام لاقتصادي للطريق الحرير.
١٣ تشرين الثاني/	لي كه	المؤتمر السابع عشر	أكد ان طريق الحرير البحري في القرن

٢٠١٤	تشيانغ	لقادة الاسيان والصين ١٠+١	الحادي والعشرون سيدعم التعاون البحري بين الصين واسيا.
١٦ كانون الاول/ ٢٠١٤	لي كه تشيانغ	اجتماع الثالث لقادة الصين ودول اوروبا الوسطى والشرقية	أقترح على بناء البنى التحتية، بالتعاون دول اوروبا مع الصين فضلا عن الممرات البحرية.
٢٨ كانون الاول/ ٢٠١٤	مؤتمر	مؤتمر الاعمال الاقتصادية للجنة المركزية	وضع استراتيجيات ثلاثة وهي: تنفيذ المبادرة الحزام والطريق، والتنمية المنسقة بين بكين وتيانجن وخبى، والحزام الاقتصادي لنهر يانغستي لتكون بداية جديدة لعام ٢٠١٥.
٢١ كانون الثاني/ ٢٠١٥	لي كه تشيانغ	الاجماع السنوي للمنتدى الاقتصادي العالمي	أكد ان ربط الحزام والطريق مع احتياجات الدول وابتكار اساليب للتعاون.
١٨ اذار/ ٢٠١٥	شي جين بينغ	المؤتمر السنوي لمنتدى بواو بعنوان مصير مشترك	طرح فيها الهدف من مبادرة الحزام والطريق.
٢٥ اذار/ مارس ٢٠١٥	شي جين بينغ	القاء مع الرئيس الارمني سر كيسيان في قاعة الشعب الكبرى	أكد التعاون مع الدولتين، في إطار الحزام والطريق.
٢٧ اذار/ مارس ٢٠١٥	شي جين بينغ	مع الرئيس الكازاخستاني والريس النمساوي في قاعة الشعب الكبرى	أكد على تفعيل مذكرة تفاهم لبناء المشترك مع كازاخستان، طرح المبادرة الى الرئيس النمساوي.

الجدول من اعداد الباحث استنادا على المصدر:

(١) تشين يوي تساى وتشو قو بينغ ولوه وي دونغ . قراءات في الحزام والطريق قراءات مبادرة الصين في القرن الحادي والعشرين، ترجمة رشا كمال وشيماء كمال، ط١(القاهرة: دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية، ٢٠١٧)، ص ٢٩-٣٤.

خريطة رقم (٢) توضح الحزام والطريق



المصدر الرابط التالي: https://www.skynewsarabia.com/business تاريخ الزيارة/١٠/٨/٢٠٢٢.

وتم تسجيل المبادرة مبادرة الحزام والطريق في الوثائق الرسمية للأمم المتحدة في تشرين الثاني/نوفمبر في عام (٢٠١٦) بعد عدة مشاورات بين دول الاعضاء في الامم المتحدة، ورحبت في المشاركة في بناء الحزام والطريق وغيرها من مبادرات التعاون الاقتصادي وفي اذار/ من العام (٢٠١٧) تم الإعلان في مجلس الامن التابع للأمم المتحدة عن القرار ٢٣٤٤ باالإجماع الذي دعا فيه المجتمع الدولي الى التعاون الاقتصادي الاقليمي عبر بناء الحزام والطريق، وعقد اول منتدى للحزام والطريق للتعاون الدولي في العاصمة بكين في ايار/ من العام ٢٠١٧ [١] وتم ادراكه في ميثاق الحزب الشيوعي للمؤتمر التاسع عشر في ١٨ تشرين الاول/ (٢٠١٧) [٢] وفي العام (٢٠١٨) انعقدت الدورة الثانية للاجتماع الوزاري لمنتدى الصين ـ سيلاك (مجموعة دول امريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي) وتم التوصل الى بيان خاص حول مبادرة الحزام والطريق بين الصين ودول سيلاك، والدورة الثامنة للاجتماع الوزاري لمنتدى التعاون الصيني العربي وتم الاعلان عن عمل بشأن التعاون والتشارك في بناء الحزام الطريق بين الصين والدول العربية وقمة منتدى التعاون الصيني الافريقي (واعلان بكين بشأن بناء رابطة اوثق للمصير المشترك بين الصين وأفريقيا). [٣]

وقسمت هذا المبادرة حسب صنع القرار ووفقاً لتنفيذها على ثلاث مراحل تم ذكرها سابقاً

اما الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق لا يمكن ان نحصرها لأنها تشمل كل الدول التي تسعى الى تطور مبادرة الحزام والطريق ويمكن تقسيم الدول الى دول واقعة على خط الحزام والثانية

---

(١) مبادرة الحزام والطريق: رؤية صينية، مركز دراسات الصين وأسيا، ٢٠١٩/٢٢ على الرابط http://ww.chinaasia-rc.org ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١/١٨.

(٢) شناز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق، الطبعة الاولى، المركز الديمقراطي، المانيا برلين، ٢٠١٩ ص١٠٢.

(٣) زرقين احمد، مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية، مجلة قضايا أسيوية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، العدد الثالث، (٢٠٢٠)، ص٧٥.

ذات صلة بطريق الحرير[١] فالدول الواقعة على الحزام في مناطق جنوب شرق اسيا وغرب اسيا وأسيا الوسطى وأوروبا وشمال افريقيا وعددهم ٦٥ دولة مع الصين هذا ما تم ذكره في التقرير الصيني الصادر من معهد التجارة الدولية في اب ٢٠١٥.

جدول رقم (٢) يوضح الدول ال ٦٥ مع الصين

المنطقة	الدول المشاركة في المبادرة
دولتان شرق اسيا	الصين، منغوليا
دول جنوب شرق اسيا (١١) دولة	بروناي، كمبوديا، إندونيسيا، لاوس، ماليزيا، ميانمار، الفلبين، سنغافورة، تايلاند، تيمور الشرقية، فيتنام
دول اسيا الوسطى وعددها (٥)	كازاخستان، قيرغستان، طاجكستان، تركمانستان، أوزبكستان.
دول الشرق الاوسط وشمال افريقيا وعددها (١٥) دولة	البحرين، مصر، العراق، ايران، الكويت، الاردن، إسرائيل، قطر، عمان، لبنان، سوريا، السعودية، فلسطين، اليمن، الامارات العربية.
دول جنوب أسيا عددها (٨) دولة	بوتان، بنغلادش، افغانستان، الهند، مالديف، باكستان، نيبال، سريلانكا.
دول اوروبا وعددها (٢٥) دولة	البانيا، ارمينيا، اذربيجان، بيلاروسيا، البوسنة والهرسك بلغاريا، التشيك، كرواتيا، لاتفيا، مجر، استونيا، جورجيا، مولدوفا، ليتوانيا مقدونيا، الجبل الاسود، بولندا، روسيا، رومانيا، سلوفاكيا، صربيا، اوكرانيا، تركيا، سلوفينيا.

الجدول من اعداد الباحث استنادا على المصدر.[٢]

ووقعت الصين اتفاقيا مع ١٢٦دولة و ٢٩ منظمة حول التعاون مع الصين في إطار المبادرة.[٣]

---

(١) Helen chin, winniehe, the belt and road initiative: ٦٥ countries and beyond fung business intelligence center, hongkong, (٢٠١٦) p.١.

(٢) مبادرة الحزام والطريق تستهدف التنمية المشتركة والمنافع المتبادلة، ٢٠١٩/٤/٢٥، وصل له بتاريخ ٢٠٢١/١٢/١٨ على الرابط: Arabic.china.org.com ، تاريخ الزيارة /٢٠٢٢/١/١٨.

(٣) تشاولي، مبادرة الحزام والطريق من منضور الاقتصادي الثقافي العالمي، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، ط١ (الجزائر: دار الامان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف)، ٢٠١٨، ص ٢٥١.

المطلب الثاني

اهداف المبادرة

تسعى المبادرة الصينية الى تحقيق العديد من الاهداف، ومنها محاولة احياء طريق الحرير (البحري) و(البري) الذان كانا يربطان الصين بالعالم الخارجي قديماً ويتم ذلك من خلال تبادل السلع والمنتجات، مثل الحرير والعطور والتوابل والاحجار الكريمة, وتقوم المبادرة على مبادئ ميثاق الامم المتحدة والمبادئ الخمسة للتعايش السلمي كالاحترام المتبادل للسيادة الوطنية وسلامة الاراضي وعدم الاعتداء على احد وعدم التدخل في الشؤون الداخلية [١] والمنافع المتبادلة وتركز المبادرة على التنسيق السياسي بين الدول وتعزيز التواصل والتجارة بين الدول دون وجود عوائق لتهيئة الظروف الملائمة للتنمية الاقتصادية وتتضمن المبادرة نحو حوالي الف مشروع سيتم تنفيذها تدريجيا تسعى المبادرة الى، ربط دول اسيا واوروبا وافريقيا عبر شبكة من المواصلات معقدة من الجسور والطرقات والسكك الحديدية والطائرات والبواخر، وكذلك بناء الموانئ ومطارات وانشاء مناطق تجارة حرة الى جانب انابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الانترنيت والبنية التحتية، وقد لاقت المبادرة تجاوبا إيجابيا من قبل حوالي نحو ٧٠ دولة مطلة على هذا الخط منها دول عربية وفي القارات الثلاث أسيا واوروبا وأفريقيا [٢]

---

(١) الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، على الرابط التالي: http://www.fmprc.cn.gov/cn/ara/zxxx/t١٢٥٢٠٠٢.html ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١/١٨.

(٢) جانغ يون لينغ، الحزام والطريق: تحولات دبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة ايه محمد الغازي، (دار صفصافة للنشر والتوزيع، مصر الجيزة، ٢٠١٧)، ص٤٣٦.

وتقسم الى ثلاث مستويات:

١. **المناطق المركزية:** تضم كلاً من الصين ودول أسيا الوسطى الخمس.
٢. **المناطق المحاذية:** وتشمل الدول الاعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة شنغهاي * والدول التسع للاتحاد الاقتصادي (الهند، باكستان، إيران، افغانستان، منغوليا، روسيا البيضاء، ارمينيا، أوكرانيا، ومولد يفيا).
٣. **المناطق التشعبية:** تشمل دول غرب اسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الاوربي وتمتد ايضاً الى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق أسيا.

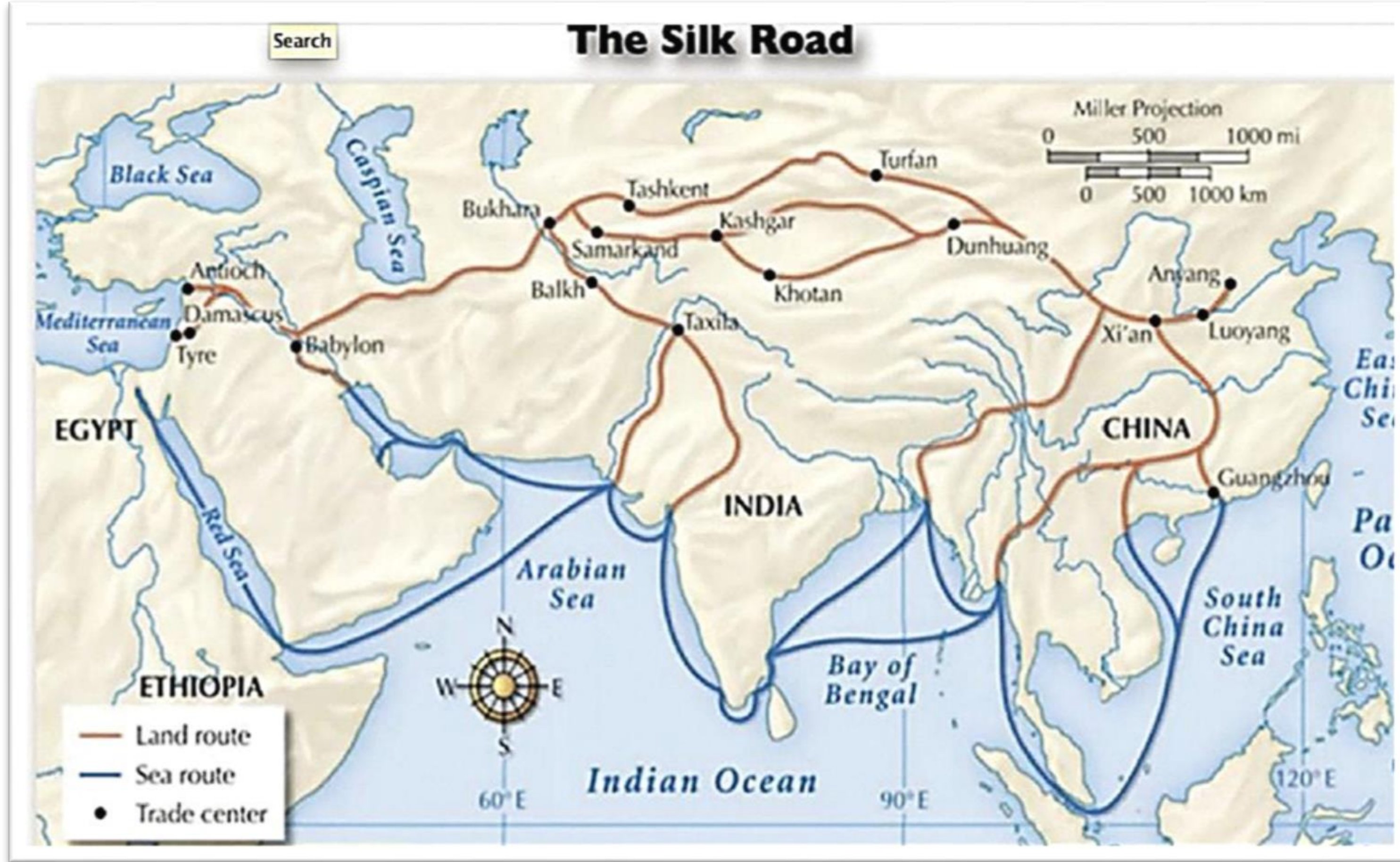
كما تشمل المبادرة ست ممرات اقتصادية اساسية تشكل اعصاب شبكة التجارة والنقل والتنمية الاقليمية والدولية القادمة وهي:

١. الجسر القاري الأوراسي الجديد.
٢. ممر الصين منغوليا روسيا.
٣. ممر الصين اسيا الوسطى غرب اسيا.
٤. ممر الصين شبه الجزيرة الهندية.
٥. ممر الصين باكستان.
٦. ممر الصين بنغلادش الهند ماينمار.

---

*-منظمة شنغهاي:هي منظمة دولية سياسية واقتصادية وامنية اوراسية تأسست عام ٢٠٠١في شنغهاي علي يدست قادة دول اسيوية وهي, الصين ,كازخستان, قيرغيرستان, روسيا, طاجكستان ,اوزبكستان.

خارطة رقم (٣) توضح الممرات الاقتصادية للمبادرة



المصدر: الممرات الاقتصادية تحت مبادرة الحزام والطريق، على موقع شبكة الصين بعيون عربية، على الرابط التالي:https://www.chinanarbic.org ، تاريخ الزيارة /١٠/٨/٢٠٢٢.

كذلك هنالك عدد من الأهداف المهمة التي سعة المبادرة الى تحقيقها وسنتاول : **أبرز الأهداف:**

أولاً: الاهداف السياسية: تهدف الى تعزيز وجودها في منطقة اوراسيا فضلآ عن تعزيز وجودها الاقليمي والعالمي لتغير نظام الدولي.[1]

ثانياً: الأهداف الاقتصادية: ان مناطق الصين ليست متساوية فيما بينها هنالك تفاوت من ناحية التطورات والتقدم في البنية التحتية، اذ ان المناطق الغربية في الصين تعاني من ضعف اقتصادي لذلك تساهم المبادرة في تقدم وتطوير، هذا المناطق ان الدافع الأكبر وراء طرح المبادرة هو تقليل الحواجز المادية والتنظيمية امام التجارة الى جانب استراتيجية التنمية الاقتصادية.

ثالثا: الاهداف الامنية: هنالك دوافع امنية لطرح المبادرة متعلقة بأمنها القومي فضلاً لحماية مشاريعها وتتلخص الاهداف الأمنية بالنسبة للمبادرة بحماية مشاريعها وايجاد منافذ لأمداد الطاقة وكذلك التأمين من الارهاب والتطرف والانفصال كذلك تعزيز القوة البحرية [2]، اذ أن هنالك دولاً تعاني من اضطرابات ونزاعات داخلية وهذا الامر يجعل الصين ملزمة ان توفر حماية لمشاريعها الضخمة التي تم انشاؤها في اطار المبادرة كوجود قوة عسكرية تساهم بحماية تلك المنشآت. [3]

---

(١) اسلام المنسي، الحزام والطريق: الصين ولعابة السيطرة على مفاصل العالم، مصر العربية ٢٠١٧/٥/١٦ ٢٠٢١، على الرابط:https://www.ida٢at.com ، تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١٢/١٧.

(٢) ابراهيم القيسي، السياسة الخارجية الصينية قراءة ما بعد الاصلاح، (بغداد: دار الرائد للطباعة والنشر والتوزيع ٢٠١٨)، ص٩٨.

(٣) اميرة احمد خرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية والاهداف والمكاسب، مركز الديمقراطي العربي، المانيا: برلين ط١، ٢٠١٩، ص٧٨.

ولقد بدأت الشركات الامنية الصينية تعمل على حماية ناقلات النفط التي تمر بالقرب من السواحل الصومالية منذ عام (٢٠١٧) فضلا عن قيام شركة ديو الامنية بحماية الشركات الصينية التي تعمل في بناء الطرق في كينيا.

كذلك تهدف الصين الى تعزيز مكانة العملة الوطنية الصينية حيث تهدف الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق الى توسيع نطاق عملتها وجعلها عملة رئيسية في التبادل التجاري العالمي خاصة بعد دخول (يوان)" الى سلة * حق السحب الخاصة وذلك في العام (٢٠١٦) والتابعة الى سلة النقد الدولي فضلا على بعض العملات المدرجة وهي (الدولار الأمريكي، اليورو الأوربي، الين الياباني، والجنيه الاسترليني)، إن استخدام يوان في تسوية المعاملات التجارية الصينية مع دول الاعضاء في المبادرة يعد انجاز بحد ذاته، اذ تسعى الصين الى تداول عملتها الوطنية عالمياً، [١] كما ان الصين تسعى من خلال مبادرة الحزام والطريق الى تأمين امداد الطاقة ، تعد الصين اول بلد مستورد للمحروقات على المستوى العالمي لذلك هي تعمل على تقليص اتباعها لدول الخليج وافريقيا عن طريق تنويع مواردها قامت بتوقيع عقد لتوليد الغاز مع روسيا بقيمة بلغت حوالي ٤٠٠ مليار دولار في العام(٢٠١٤) [٢] اذ تضاعفت استثمارات الشركات الصينية للطاقة في أسيا الوسطى.

(١) تشين يوي تساي، مصدر سبق ذكره، ص٢٤.

* سلة السحب :هي سله سحب اساسية على عملات دولية وتتالف من الدولار الامريكي والين الياباني واليورو والجنيه استرليني واليوان الصيني .

(٢) جاسم محمد مصحب، ولارا حسن، استراتيجية الحزام والطريق الاهداف والوسائل، حوار الفكر، المعهد العراقي لحوار الفكر، بغداد، العدد (٥٠)، ٢٠١٩، ص١٦٠-١٦١.

كذلك سعة الصين الى تعزيز الاقتصاد الرقمي عالمياً تتضمن انشاء شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية تستكمل ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر التكنولوجيا عبر ما يسمى بطريق الحرير الرقمي الذي بدئت فكرة انشائه في يوليو من العام (٢٠١٥) منذ انعقاد ورشة العمل بين الصين والأتحاد الاوربي للتعاون الرقمي في (بروكسل) أذ اشارت بعض التقارير الاستخباراتية للغرب على انّ الصين استطاعت أن توسع مصالحها في الدول التي تشترك معها في المبادرة كما هو معروف ان الصين لديها قوة سيبرانية [١].

المطلب الثالث

ادوات تنفيذ المبادرة ودوافعها

تعد كافة اجهزة الدولة ومؤسساتها ومراكز البحث الموجودة في الدولة ووسائل الاعلام والشركات المملوكة للدولة ادوات هامة للمبادرة والترويج لها داخليا وخار جيا، وكذلك يعتبر بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية، وبنك دول بر يكس صندوق طريق الحرير بالإضافة الى مساهمات الشركات الصينية وتوفير الدعم الشعبي، يعد من اهم الاذرع بالنسبة للمبادرة لضمان نجاحها، بعد عام من طرح الرئيس الصيني للمبادرة بادرت الصين الى اخراجها من الاطار النظري الى الاطار التنفيذي فبادرة في اكتوبر/ تشرين الاول (٢٠١٤) الى تأسيس بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية ورصدت له حوالي ٥٠ مليار دولار بعد مساهمة بعض الدول وسرعان ما تجاوز رأس المال البنك حوالي ١٠٠ مليار دولار بعد مساهمة الدول، فيما ساهمت دول عربية(ويقدم البنك الأسيوي للاستثمار في البنية الاساسية وصندوق طريق الحرير وصناديق التعاون متعددة الاطراف

(١) ريا عبد الحسين، امن الطاقة في الادراك الاستراتيجي الصيني (مبادرة الحزام والطريق)، (رسالة ماجستير غير منشورة) جامعة النهرين كلية العلوم السياسية،بغداد, ٢٠٢٠، ص١٢٠.

والثنائية دعماً مالياً للمشروعات في اطار المبادرة واستثمرت الصين حوالي ٥٠ مليار دولار في البلاد المشاركة في المبادرة وقامت شركات صينية ببناء حوالي ٥٦ منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في هذا الدول وحققت حوالي ١.١ مليار دولار من العائدات الضريبية ووفرت ١٨٠ الف فرصة عمل محلية [١] كما ان المبادرة اكدت على استخدام الطرق السلمية لتنفيذها لأنها ترى ان الطرق السلمية هي الدافع القوي لتنفيذها وهو احد الأعمدة التي تركز عليها الصين في مشروعها بالإضافة الى احترام سيادة الدول وقرارتها وعدم التدخل في شؤون الدول الداخلية لاسيما الدول المشتركة في المبادرة من اجل اعطاء الصين صورة ايجابية للعالم عن مشروعها الاقتصادي، وتصبح هنالك رغبة اكثر للدول من اجل الاشتراك في مشروع القرن الاقتصادي الصيني الذي اكد عليه الرئيس **الصيني (شي جين بينغ)**.

ان الصين اعتمدت على عدة ادوات لتنفيذ هذا المبادرة ومن هذا الادوات:

أولاً: أدوات التعاون: وضعت الصين اليات ثنائية ومتعددة الأطراف في اطار مبادرة الحزام والطريق والهدف منها تعزيز التعاون الإقليمي. [٢]

١. **اليات التعاون الثنائي:** يتم عبر الاتصال والتشاور وتوقيع مذكرات تفاهم فضلا عن اتفاق على مشاريع ووضع خطط لتنفيذها.

---

(١) عزت شحرور، (مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية)، متاح على الرابط التالي:http://arabc.chin.org.cntxt ٢٠١٧/٥/١، ادوات تنفيذ المبادرة، تاريخ الزيارة: ٢٠٢/ ١٢/٢٧.

(٢) مقالة خاصة: الدول المشاركة في الحزام والطريق تجني ثمار بعد ست سنوات من البناء المشترك، ٢٠١٩/٩/١٤ وصل له بتاريخ: ٢٠٢١/١٢/٢٧، على الرابط:http://Arabic.news.com .

٢. **اليات متعددة الاطراف:** وتشمل منظمة الصين شنغهاي للتعاون (sco) والية الصين واسيان (١٠+١) والتعاون الاقتصادي لأسيا والمحيط الهادي (apes) ومنتدى أسيا وأوروبا (acme) وحوار التعاون الاسيوي (acid) ومؤتمر التفاعل وتدابير بناء الثقة في أسيا (sic) ومنتدى التعاون الصيني العربي (cascf) والحوار الاستراتيجي لمجلس التعاون الخليجي الصيني والتعاون الاقتصادي الاقليمي لا أسيا الوسطى (cares) وتشجيع المعارض والمنتديات ومن الا مثلة معرض الأسيان ومعرض الصين واو راسيا والمعرض الصيني للاستثمار والتجارة ومعرض الصين –جنوب اسيا ومعرض الصين – الدول الغربية ومعرض غرب الصين الدولي ومعرض الصين وروسيا ومنتدى الاقتصادي الأوربي – الأسيوي فضلا عن سعيها الى تحقيق الموائمة بين الخطط التنموية الوطنية أو الإقليمية الأخرى، (١) في اطار مبادرة الحزام والطريق ومن الامثلة خطة الاتحاد الافريقي للتنمية (٢٠٦٣)*، والاتحاد الاقتصاد الاوراسيوي الخاص بروسيا وبرنامج انفست ايطاليا الخاص بإيطاليا ورؤية السعودية(٢٠٣٠) *الخاص بالسعودية.

وحددت ابعاد التعاون الخمسة للمبادرة الحزام (٢) التي اصدرتها في ٢٨ اذار مارس عام ٢٠١٥ في وثيقة رسمية تطلعات واعمال دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق

(١) The belt and road lenitive international green development coalition (brigc)' Accessed atFebruary١٩ ،٢٠٢١.on the link; https://www.unenvironment.org.

*الاتحاد الافريقي للتنمية ٢٠٦٣ :هي خطةاستراتيجية اواطار استراتيجي للتحول الاقتصاديوالاجتماعي للقاره على مدار ٥٠ عاما القادمه

**رؤية السعودية ٢٠٣٠ هي خطة اطلقها محمد بن سلمان مابعد النفط

(٢) التواصل في خمس مجالات، ٢٠١٧/٤/٢١، على الرابط:http://www.unevironment.org ، تاريخ الزيارة، ٢٠٢١/١٢/٢٥.

الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين اثناء المؤتمر السنوي لمنتدى (بواو) الأسيوي للعام ٢٠١٥ ويمكن توضيح ابعاد التعاون في ما يأتي: [١]

١. التواصل في السياسات: اي تنسيق السياسات مع الدول والمنظمات الدولية وتشكل مجموعة من الآراء المشتركة.

٢. ترابط المنشأة: تشكيل شبكة من البنية التحتية متعددة المستويات.

٣. تيسير التجارة: عبر تحرير وتسهيل التجارة في الدول والاستثمار في الدول والمناطق في المبادرة وتخفيض التكاليف.

٤. تيسير الأموال: عبر المؤسسات المالية والبنوك التجارية بمختلف انواعها لتقديم دعم مالي مستقر.

٥. التواصل بين قلوب الشعوب: عن طريق العلاقات الثقافية والدبلوماسية لتعزيز العلاقات والتفاهم المتبادل بين للشعوب.

ثانياً: ادوات التمويل:

١. **البنك الاسيوي للبنية التحتية (AIIB):** الذي طرحه الرئيس الصيني عام (٢٠١٣) وتم تأسيسه عام (٢٠١٥) الهدف منه تمويل المشاريع البنية التحتية للدول الأسيوية وتحقيق التنمية المستدامة. [٢]

٢. **صندوق طريق الحرير (SRF):** تم إنشاءه في عام (٢٠١٤) ويتوقع ان الاموال لمشاريع البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق، ان ما يميز الصندوق انه سيتم استثماره في الشركات بدلاً من

(١) تحليل مبادرة الحزام الصينية، ٢٠١٩/٥/١٢، على الرابط:http://www.qnb.com ، تاريخ الزيارة: ٢٠٢٢/١٢/٢٥.

(٢) باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق للقرن الحادي والعشرون بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية نموذجا، دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد ٦٧، (٢٠١٦)، ص١٩١.

اقراض الاموال للمشاريع وسيتم ادارته مثل صندوق الثروة السيادية في الصين فضلاً عن تعزيز عمليات التمويل والتنسيق مما يساعد في تحقيق المنافع [١] ويمول بنحو ٤٠ مليار دولار امريكي.

٣. **بنـك التنميـة الجديـد:** تم انشاءه من قبل دول بريكس وهم (البرازيل والصين وجنوب افريقيا وروسيا والهند) وذلك عبر القمة السادسة لدول الأعضاء بالبرازيل عام (٢٠١٤) وتم افتتاحه رسمياً عام (٢٠١٥) ويمول نحو (١٠٠ مليار دولار امريكي) لتمويل البنيه التحتية في البلدان النامية كل الدول أصواتهم متساوية وحصصها متساوية بقيمة ٥٠ مليار دولار[٢].

٤. **البنـوك الصـينية الوطنيـة:** الهدف منها لتحسين تخطيط الاعمال في الخارج البلاد وتعزيز الاستراتيجية وتدويل العملة بالصينية [٣] في جميع انحاء العالم وخصوصاً دول المبادرة التي اصبحت لها علاقات متواصلة ومستدامة مع الصين في مختلف المجالات والصناعات والهدف منها تعزيز المشروع الصيني ودعمة من اجل ان تستمر الصين المضي في مشروعها الاقتصادي العالمي الذي يهدف الى ربط دول العالم مع بعضها بالعديد من المشاريع ولاسيما المشاريع الاقتصادية التي تعتبر هي الأساس لتعزيز مكانتها العالمية.

(١) شيه دو، صندوق طريق الحرير يعزز عمليات التمويل، صحيفة الشعب اليومية اونلاين، ٢٠١٩/٥/٧، على الرابط: http://Arabic.people.com ، تاريخ الزيارة ٢٥ /٢٠٢١/١٢.

(٢) بنك التنمية الجديد لدول بريكس "يخطط لمكتب اقليمي في البرازيل صحيفة الشعب اليومية اونلاين، ٢٠١٩/٥/٢٣، على الرابط:http://Arabic.news.com ، تاريخ الزيارة: ٢٧ /٢٠٢١/١٢.

(٣) باهر مردان مضخور، مصدر سبق ذكره ص١٩٠.

ثالثاً: دوافع مبادرة الحزام والطريق الصينية:

انَّ خطة التطوير السريع للبنية التحتية لها عدة اهداف، اهمها فتح مقاطعات للبلاد الاكثر فقراً فضلا عن بحثها لأسواق خارجية جديدة لصناعاتها الفائضة في الصين، تأمل الصين في زيادة شبكة الموصلات عبر الحدود لتطوير تجارتها [(١)] لذلك قامت الصين بترويج للمشروع على انه يملك العديد من المزايا التي يوفرها الصين للعالم، ومن هذا المزايا التي يوفرها الصين للعالم هي:

١. امكانية الاستفادة من تبادل الخبرات في مجال تطور البنية التحتية بين دول الحزام والطريق لاسيما اغلبها دول نامية وبحاجة الى خبرات وامكانيات تمنحها الصين.
٢. حجم الامكانيات المالية المتوفرة لدى (بنك الاستثمار الاسيوي وصندوق طريق الحرير) مما يتيح لدول النامية امكانية الاقتراض المالي بشروط ميسرة.
٣. امكانية الاستفادة من القدرات المالية الصينية ولإسيما الدول الاقل تطوراً.
٤. مواجهة التحديات المشتركة عن طريق ايجاد مجالات تعاونية.
٥. ان النمو الاقتصادي الصيني جعل الصين محط اهتمام العالم وامتداد من قبل الكثير من الدول النامية.
٦. تطور العلاقات الدولية كثيرة على المستوى الاقتصادي والمالي ذلك لتخلص من حالة السيطرة الأحادية الغربية. [(٢)]

---

(١) رزقين احمد، مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية، مصدر سبق ذكرة، ص٧٥.

(٢) مارك ليونارد، فيم تفكر الصين، ترجمة هبة عكام، مكتبة العبيكان، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٠، ص١٧٤.

٧. ان القروض التي تمنحها الصين لا تشترط على الدول تغيير اقتصادها حسب توجهات السوق المفتوح.

٨. مبدأ الصين عدم التدخل في شؤون الدول الاخرى مما يتيح لها التعامل مع الدول بغض النظر عن نوع النظام السياسي.

٩. ان ما يعزز المساعي الصينية في تنفيذ المبادرة يتجسد من خلال استجابة الدول التي تشملها، وتأكد القيادة الصينية ان المبادرة لا تقوم على هدم المشاريع القائمة وانما الالتحام والتكامل بين الاستراتيجيات ودعم الدول بمختلف انواع الدعم للدول التي تحتاجها، لذا نالت (مبادرة الحزام والطريق) تقديرات عالية ومتزايدة من مختلف الدول والمنظمات الدولية لما ساهمته من حشد الآراء المشتركة حول تنمية مختلف الدول ومحاولة تحقيق التناسق بين الدول المنضوية تحت المبادرة اسهمت مبادرة الحزام والطريق دفع التجارة بين مختلف الدول وازالة الحواجز التجارية والاستثمارية وخلق ظروف تجارية لتعزيز التعاون بين الدول، وقد جسد الحزام والطريق التعاون في مجال التعليم والتكنولوجيا والسياحة والعمل وغيرها (١) لمختلف الدول المشتركة، الامر الذي يعد فرصا سائحة للتبادل الثقافي بينهما ينظر الى مبادرة الحزام على انه مشروع ضخم ذو ابعاد سياسية واقتصادية، كما انه اداة للسياسة الخارجية الصينية المبادرة جاءت في ظروف تاريخية غاية في التعقيد ومن المستبعد على انها قد اتت مصادفة ان المشروع يصب في حالة الافادة، لذلك تعد المبادرة ليست مجرد مبادرة اقتصادية بل هي مبادرة طموحه لتحقيق التكافؤ الاستراتيجي مع الولايات المتحدة في اسيا، تعمل الصين من خلال لغة التعددية والسلام حتى لا

(١) ليووي، طريق الحرير القديم والجديد، خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب، مصدر سبق ذكره، ص١٣.

تثير مخاوف الدول الاقليمية تحديدا بالإضافة الى ان الصين تسعى الى تشتيت القوة الامريكية عبر النظام الدولي من خلال الترويج للمبادرة على انها مشروع اقتصادي، وبالتالي تقويض قدرة الولايات المتحدة على الهيمنة في ظل حجم الكبير للمبادرة بما يغطي رقعة جغرافية من حيث المستوى الاقتصادي والتنموي والطبيعة السياسية والاجتماعية والظروف الامنية المختلفة بين الدول المشاركة إلا أن [1] المبادرة لا زالت في اطار المشاريع المستقبلية صعبة التنفيذ نظرا لضخامة حجمها وتضمنها العديد من المشاريع التي تحتاج الى سنوات لتنفيذها، وواجهة المبادرة العديد من العقبات والتحديات التي جعلة من تطبيقها امرآ معقدآ.

(١) منار شاكر محمود، مستقبل الهيمنة الامريكية في ظل المبادرة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النهرين كلية العلوم السياسية، ٢٠٢١، ص٤٢.

المبحث الثاني

المسارات والممرات التجارية العالمية

تهدف هذا المسارات والممرات الى ربط الصين بجنوب شرق اسيا ووسط اسيا والشرق الاوسط واوروبا وافريقيا من خلال هذا الطرق، مبادرة الحزام والطريق تتكون من مجموعة من الممرات والطرق البرية ولبحرية وخطوط الانابيب وتكنلوجيا المعلومات وشبكات الاتصال التي تنطلق من الصين ووصولا الى قارة اوروبا مرورآ بجميع المناطق الواقعة على هذا المسار ويمكن تفصيله على النحو التالي.

المطلب الأول

طريق الحرير البري

في عام (٢٠١٥) اعلنت الصين عن خطة لتطوير ستة ممرات اقتصادية برية لدفع هذا المبادرة الى جانب ممرين بحريين وقدمت الصين دبلوماسية امنية لكافة الدول المشاركة في المبادرة [١].

الطريق البري: يتكون الطريق البري من ستة ممرات اقتصادية تمر هذا الممرات عبر أسيا واوروبا وافريقيا وتربط الدائرة الاقتصادية في شرق أسيا مع الدائرة الاقتصادية الأوربية في الطرف

(١) jessica keough. lndtroducition ،chin Belt and road lntitative;viewsfromalong thesilk road ،thenational Bureau of Asian Research ،seattle ،Washington ،٢٠١٧ ،p.٢.

الاخر وتعبئة الامكانيات الاقتصادية الهائلة للبلدان الداخلية وتشمل هذا الممرات المدن المركزية على طول الطرق الدولية والمجتمعات الصناعية [١] ومن هذا الممرات هي [٢] :

١. **الممر الاقتصادي الجديد لأوراسيا:** الذي يعبر عنه بالجسر القاري الذي يربط الصين بأوروبا عبر سكك حديد دولية، تمتد من مقاطعة (جيا نغسو) شرق الصين الى(روتردام) في هولندا فبعد خروج سكة الحديد من مقاطعة (سنكياتج) غرب الصين تلتقي بخط سكة حديد كازاخستان وروسيا وبلاروسيا وبولندا لتنتهي بشبك سكك الحديد الاوربية وهدف هذا الممر هو تقديم الدعم اللوجستي للمبادرة اذ انه يربط موانئ الصين الشرقية بأوروبا.
٢. **ممر الصين منغوليا – روسيا:** يهدف هذا الممر الى الاهتمام بالأمن القومي وتنمية الطاقة.
٣. **الممر الاقتصادي:** يمتد هذا الممر بين الصين واسيا الوسطى وغرب اسيا، اذ انه يرتبط بسكك الحديد الممتدة من سينكيانج الى اسيا الوسطى مرورا بكازاخستان وقيرغستان، ثم طاجاكستان، وتركمانستان، ويصل الى إيران، من ثم تركيا، ومن ثم الى أوروبا.
٤. **الممر الاقتصادي:** الممتد من الصين الى جنوب شرق اسيا، ويهتم بالتبادل التجاري.
٥. **الممر الاقتصادي الصيني –الباكستاني:** ومهمة هذا الممر نقل البترول.
٦. **ممر الصين –بنغلادش – الهند–ميانمار:** ويهتم بالتبادل التجاري.

(١) Shanghai stock Exchang ،theBelta road Intiative; reshaping the global value china ، united kingdom ،٢٠١٧ ،p٩ onlink: http://www.arx.cfa/–media/distvist/٢٧/١٢/٢٠٢١.

(٢) ناديه كاظم العبودي، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية، في مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، المانيا، ٢٠١٩، ص ٢٦-٢٧.

يهدف الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الى تكثيف الاتصال بين شينجيانغ [(١)] واسيا الوسطى وجنوب اسيا عبر ممر الصين – اسيا الوسطى – غرب اسيا والممر الاقتصادي الصيني الباكستاني وبالمثل ستصبح هيلوا (نغجيانغ ومنغوليا) الداخلية بوابات الى منغوليا والشرق الاقصى الروسي تعد هذا المنطقة مركزا رئيسيا لتطوير ممر موصلات فائق السرعة في اوروبا واسيا سترتبط بكين بموسكو هذا الطريق سوف يقلل من اعتماد الصين على الطرق البحري الحالية كما يرغب الاول في الاستفادة من الموقع الجغرافي لمد طريق حرير الى النيبال وتم لتركيز في هذا المبادرة على التطور والسرعة وتقليل الحواجز والعوائق من اجل تدفق رؤوس الاموال الى السوق وتسريع عملية تطوير المناطق الحدودية [(٢)] الى جانب الطرق البرية، يتضمن الحزام البري شبكة من خطوط سكك الحديد التي من خلالها تسعى جمهورية الصين الى استثمار ما توصلت اليه من تكنولوجيا متطورة تتعلق هذا التكنلوجيا بالقطارات فائقة السرعة وتشمل هذا الشبكة عدد من الخطوط وهي: خط سكك حديد شرق الصين الذي يربط جنوب الصين بشمالها وصولا الى روسيا. وخط سكك الحديد الاوسط الذي يبدأ من جنوب الصين ايضاً ويمر بوسط الصين كذلك ثم ينتقل الى منغوليا ويواصل طريقه الى غرب روسيا، وخط سكك حديد الغرب "لذي يبدأ من جنوب الصين الى شمالها ويواصل طريقه الى اوروبا عبر كازاخستان وروسيا ليتفرع هذا الطريق الى فرعين الاول، يتجه من شمال اوروبا وصولاً الى لاتفيا [(٣)] وإستونيا وفنلندا والاخر يمر، ببولندا والمانيا، وصولا الى المملكة المتحدة وفرنسا واسبانيا.

---

(١) نادية كاظم العبودي، مصدر سبق ذكره، ص٢٦-٢٧.

(٢) Aivinc, Chua ،one Belt one Road and opportunities ،center for financial stability ، July ٦ ،٢٠١٧ ،p.٦-٤٨.

(٣) Michael Clarke Source previously: ٩.

كما تشمل الشبكة بعض الخطوط الاخرى التي تتفرع من خط سكك الحديد الغرب، التي تتجه الى (ايران وتركيا) وتنتهي الى اوروبا ايضاً عبر (بلغاريا والمجر) كما تشمل هذا الشبكة كذلك خط سكك حديد (يونان بورما) الذي يربط الصين بخليج البنغال وكذلك خط حديد اسيا الذي يربط (الصين بتايلاند) [(١)] يعني كل ممر من هذا الممرات التي تم ذكرها لديها عدد من الاهداف لأجل تحقيقها يعد الجسر القاري الذي يربط بين الصين واوروبا الممر اللوجستي بين موانئ الصين الشرقية واوروبا فيما يهتم ممر (الصين منغوليا روسيا) بالأمن القومي وتنمية الطاقة اما الممر (الصيني الباكستاني) يهتم بنقل البترول اما بالنسبة الى ممر (الصين بنغلادش والهند وميانمار) يهتم بالتبادل التجاري بين دول الأسيان [(٢)] ترمي مبادرة القرن الحادي والعشرين الى احياء طريق الحرير التاريخي.

يتكون طريق الحرير البري من ثلاثة خطوط رئيسية:

الخط الاول: يربط هذا الخط شرق الصين عبر اسيا الوسطى وروسيا الاتحادية.

الخط الثاني: هو الخط الذي يبدأ من الصين مرورا بوسط وغرب أسيا ومنطقة الخليج وصولا الى البحر الابيض المتوسط.

الخط الثالث: يمتد من الصين مرورا بجنوب شرق اسيا واسيا الجنوبية والمحيط الهندي.

إن هذه الطرق الرئيسية البرية التي تم ذكرها تمثل على انه اساس الطرق البرية بالنسبة للمبادرة لأنها تربط الصين مع اغلب دول العالم من اجل التواصل وتبادل السلع والخدمات إذ ان الطرق البرية تعد هي اساس المبادرة لاسيما ان اغلب الدول المشتركة في المبادرة أكثر اعتمادها على الطرق البرية بدل من الطرق الاخرى التي تم الاعتماد عليها في المبادرة الصينية.

---

(١) علي صلاح، كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مصدر سبق ذكره، ص٣.

(٢) احمد حسين الخطيب، الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي، مجلة جيل، العدد ٢٤، (لبنان: مركز جيل البحث العلمي، ٢٠١٩)، ص١١٧.

المطلب الثاني

الطريق البحري

يهدف طريق الحرير البحري الى اقامة طرق موصلات فعالة بين الدول التي منضوية تحت المبادرة فضلاً عن توفير أفضل سبل النقل والاقل كلفآ عالمياً.

يتكون طريق الحرير البحري من خطين رئيسين هما:

الطريق الاول: يبدئ هذا الطريق من بحر الصين الى المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الاحمر الى البحر الابيض المتوسط.

الطريق الثاني: يربط موانئ الصين الساحلية بجنوب المحيط الهادي.

اما اهم مدن الموانئ الرئيسية في مبادرة الحزام والطريق، وهي كووا نتأن (ماليزيا) وكيا كبية (ميانمار) و كو لو مبو وها مبا نتونا (سريلانكا) وجاكارتا وجزيرة باتام (اندونيسيا) جوادر (باكستان) جيبوتي (بالقرب من البحر الاحمر) ومومباسا (كينيا) وبيرايوس (اليونان) [١] كذلك قامت الصين بإضافة طريق بحري اخر في ٢٦ كانون الثاني يناير عام ٢٠١٨ وهو الطريق القطبي الذي ذكر في الكتاب الابيض الصيني [٢] الذي صدر من مكتبة الاعلام التابع الى مجلس الدولة (مجلس الوزراء) وجاء في الكتاب الى انه الصين دولة رئيسية ومسؤولة وانها مستعدة للتعاون مع الدول لاغتنام

---

(١) اميرة احمد خرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية الخلفية والاهداف، مصدر سبق ذكره، ص٧٨.

(٢) The Belt and Road Initative"(https://www.lehmanbrown.com) accessed January ٢٨، ٢٠٢٠.

فرصة تاريخية في تنمية القطب الشمالي والتصدي للتحديات الناجمة عن التغيرات في المنطقة وهذا الطريق سوف يقلل الوقت من ٤٨ يوماً الى ٢٠ يوماً فقط والذي تقضيه سفن الشحن التجاري من الصين الى أوروبا [١].

في الوقت الذي كانت الصين مهتمةً بالطريق البري كشفت حضارة السهول الوسطى انه هنالك العديد من العراقيل التي قد تحدث امام الطريق البري، في حالة حصول الاضطرابات السياسية وقامت بإعداد الطريق البحري لكون هذا الطريق اكثر حرية، [٢] اذ انه يبدا هذا الطريق من، فو جو في شمال الصين ويمر عبر (فيتنام واندونيسيا وبنغلادش والهند وجزر المالديف وسريلانكا وشرق افريقيا) على طول الساحل الافريقي متجها الى البحر الأحمر ماراً عبر قناة السويس الى البحر المتوسط، ومن ثم باتجاه أوروبا حتى يصل الساحل الصيني، [٣] تبلغ كلفة بناء شبكات البنية التحتية المتمثلة بالطرق والجسور وسكك الحديد والموانئ كتقدير اولي ب(١،٢) ترليون دولار إذ انه بدأت الصين بالإنفاق مالا يقل عن (١٥٠) مليار دولار بصورة مباشرة وقدمت ما بين العامين (٢٠١٤-٢٠١٧) مبلغ ٤٠٠ مليار على هيأة قروض واستثمارات مشتركة [٤] يمتد طريق الحرير البحري مع روابطه من الساحل الصيني الى الجنوب عبر (هانوي الى جاكرتا وسنغافورة وكوالالمبور) عبر مضيق ملقا عبر (سريلانكا كولومبو) مقابل الطرف الجنوبي للهند عبر(مالي عاصمة جزر المالديف

---

(١) الصين تنشر كتابا ابيض حول سياستها في القطب الشمالي وتتطلع لرؤية طريق الحرير القطبي"، تقرير منشور على الرابط التالي:http://Arabic.news.com ، تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١٢/١٢.

(٢) ليو وي خاي، طريق الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط ما بين الشرق والغرب، مصدر سبق ذكره، ص١٢.

(٣) زينب عبدالله الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مصدر سبق ذكرة، ص٥.

(٤) عبد علي كاظم المعموري، القرن الصيني للهيمنة بلا احتلال، ط١، دار روافد، بيروت، ٢٠٢٠، ص١٢٧.

الى مو مباسا شرق افريقيا) ومن هنالك الى جيبوتي ثم عبر البحر الاحمر عبر قناة السويس الى البحر الابيض المتوسط هناك عبر حيفا واسطنبول واثينا الى اعالي البحر الادرياتيكي الى تقاطع تريست بشمال ايطاليا مع مينائها الدولي المجاني وخطوط السكك الحديدية الى وسط اوروبا وبحر الشمال ووفقا الى تقديرات العام ٢٠١٩ لايزال الطريق البري لطريق الحرير مشروعا متخصصا ولايزال الجزء الأكبر من التجارة يتم عن طريق الحرير البحري وتعود الاسباب في المقام الأول الى تكلفة نقل الحاويات ويعتبر ايضاً طريق الحرير البحري جذابا بشكل خاص للتجارة لا نه على عكس الطريق البري الذي يمر عبر اسيا الوسطى ذات الكثافة السكانية المنخفضة.

ومن وجهة النظر الصينية ترى ان افريقيا مهمة كسوق ومورد للمواد الخام وتعتبر افريقيا ايضاً منصة لتوسع طريق الحرير الجديد يجب تضمين سواحل افريقيا في مينا مو مباسا الكيني. قامت الصين بإنشاء خط سكك الحديد وطريق يصل الى الداخل والى العاصمة (نيروبي) وفي الشمال الشرقي من مومباسا يتم بناء ميناء كبير فيه ٣٢ رصيفا [١] كما قامت الصين بإنشاء منطقة (تيدا مصر) الاقتصادية الخاصة بالقرب من مدينة (عين سو شنة) الساحلية المصرية كمشروع صيني مصري مشترك ايضاً قامت الصين بمساعدة العديد من البلدان الافريقية ببنا سدود من هذا البلدان التي قامت الصين بمساعدتها هي (زامبيا واثيوبيا وغانا). [٢]

---

(١) The Belt and Road initiative international Green Development coalition ٢٥/١١/٢٠٢١/ على موقع واي باك مشين.

(٢) Greening the Belt and Road ١٢٢٠-٢٠٢١ نسخه محفوظة على الموقع واي باك مشين.

يعد مينا بيرا يوس هو احد الجسور الصينية في اوروبا حيث تستثمر الشركات الصينية ما يقارب ٣٥٠ مليون يورو مباشرة في مرافق الموانئ ترغب الصين في مواصلة الاستثمار في اوروبا من خلال ميناء المياه العميقة في، سينيس في (البرتغال) وبشكل خاص في (ايطاليا) وهناك في مركز الخدمات اللوجستية الادرياتايكي حول البندقية وهي تعتبر النقطة النهائية الأوربية ذات الاهمية التاريخية لطريق الحرير البحري اهميتها التجارية اليوم اقل بسبب العمق لمينائها كذلك ترتبط كل من بولندا ودول البلطيق واوروبا الشمالية واوروبا الوسطى بطريق الحرير البحري من خلال عدة روابط فهي مرتبطة بشبكات لوجستية عبر موانئ البحر الادرياتيكي وبير يوس الى شرق افريقيا والهند والصين بشكل عام سوف يتم اعادة تنظيم وصلات السفن لعمليات نقل الحاويات بين اسيا واوروبا على عكس حركة المرور الاطول في شرق اسيا عبر شمال غرب اوروبا الطريق الحرير البحري الموجهة عبر السويس باتجاه جسر ترويستي يقلل من نقل البضائع لمدة اربعة ايام على الاقل.

وفقا الى دراسات تم اجرائها في جامعة (انتو يرب) فان طريق الحرير البحري يقلل بشكل كبير من تكاليف النقل وهنالك مثال النقل من شنغهاي عبر ترويستي يستغرق ٣٣ يوما بينما يستغرق الطريق الشمالي ٤٣ يوما ومن هونغ كونغ يقلل النقل الى ميونخ من ٣٧ الى ٢٨ يوم والطريق الاقصر للسفن يعد من ناحية الاستخدام الأفضل ومن ناحية اخرى فان الطريق البحري له مزايا بيئية كبيرة ما يتعلق بانبعاث ثاني اكسيد الكاربون المنخفضة [1] يرى مدير معهد هامبورغ الاقتصادي العالمي ان النطاق الشمالي اي النقل عبر الموانئ بحر الشمالي الى اوروبا ليس بالضرورة هي من تسيطر ومهيمن على المدى المتوسط.

---

(١) عبد علي كاظم المعموري، مصدر سبق ذكره، ص١٢٧.

اعتبارا من العام ٢٠٢٥ سيربط نفق (براينر) الاساسي البحر الأدرياتيكي العلوي بجنوب المانيا وبالتالي فأن المانيا ترويستي هدف خاص للاستثمارات الصينية لا نه الميناء الوحيد للمياه العميقة في وسط البحر الابيض المتوسط لسفن الحاويات من الجيل السابع في مارس ٢٠١٩ وقعت شركة تشييد للاتصالات الصينية اتفاقيات لتعزيز موانئ تريست وفقا لذلك سيتم زيادة القدرة المناولة السنوية للميناء من ١٠٠٠٠ الى ٢٥٠٠٠ سيتم انشاء منصة متبادلة لتعزيز التجارة بين أوروبا [1] والصين والتعامل معها يتعلق هذا الامر ايضاً بالترويج اللوجستي بين شمال البحر الأدرياتيكي وشانغهاي او قوا نغدونغ ويشمل ذلك ايضاً استثمارا مجريا للدولة بقيمة ١٠٠ مليون يور ولا نشاء مركز لوجستي بمساحة ٣٢ هكتار وتمويلا من الاتحاد الأوربي بقيمة ٤٥ مليون يور وفي عام ٢٠٢٠ لتطوير نظام السكك الحديدية في المدينة الساحلية وعلاوة على ذلك استثمرت مجموعه HHLA اللوجستية لميناء هامبورغ في المنصة اللوجستية لميناء تريست PLT)

(١) Trieste ،ex Aquila vein duty all'un gheres Adrian borty 'null piccolo ١٨/١٢/٢٠٢١.

خريطة رقم (٤) توضح الطرق البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق



المصدر: مبادرة الحزام والطريق "انفتاح تجاري ام توسع عسكري، موقع شبكة القبس، على الرابط التالي: https://alqabas.com/article ، تاريخ الزيارة /١٠/٨/٢٠٢٢.

طريق الحرير القطبي:

أعلنت الصين عن الطريق القطبي في عام ٢٠١٨ وسياسة الصين ازاء القطب الشمالي تؤكد ان للصين مصالح مع دول القطب الشمالي لغرض الاستفادة المشتركة لاسيما المنطقة اليابسة في القطب الشمالي ٨ ملايين كيلومتر مربع وتشمل عدة دول، (كندا الدنمارك فلندا ايسلندا نرويج روسيا السويد الولايات المتحدة) تبلغ مساحة المحيط القطبي ١٢ مليون كيلو متر مربع وتتقاسمه الدول المطلة عليه وفقا للقانون الدولي اهمية هذا الطريق يختصر الى اوروبا مقدار ٢٠ يوم مقارنة بقناة السويس، تسعى الصين المشاركة مع روسيا بسبب اهميتها لنقل صادرتها فضلاً رغبتها تكوين اسطول من السفن كاسحة الجليد مصاحبة السفن التجارية التي تمر بالطريق الشمالي والحصول على رسوم مقابل هذا الخدمة (١).

المطلب الثالث

خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي والطريق الرقمي

أولا: تمثل خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي مكونات اساسية ورئيسية من مكونات مبادرة الحزام والطريق التي من خلال هذه المكونات تسعى الصين الى تامين ممرات ومسارات بديلة وامنه للواردات الصينة من النفط والغاز الطبيعي بعيداً عن المسارات التقليدية التي تهددها المخاطر الامنية والاستراتيجية لاسيما ان الصين اغلب استيرادها عبر(مضيق ملقا) اي ما يقارب نحو ٨٠ بالمئة لكنها تعد مناطق نزاع جيوسياسية لابد للصين البحث على مصادر بديله للطاقة عبر ممرات

(١) يلينا نيدو غينا، الحزام والطريق، الصين بعيون عربية، العدد ١٠١، المنتدى الاعلامي للمبادرة، ٢٠١٨، ص٤ على الرابط التالي:https://www.chinesebeltandroad.com تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١٢/١٥.

مختلفة فجاءت المبادرة لتنويع الممرات وخطوط النفط والغاز[1] الروسي الايراني عبر ربط خطوط انابيب روسيا – أسيا الوسطى وتعزيز سواحل ميانمار وجوادار الساحلية الى اليونان هذا الخطوط التي تم ذكره تقلل تعرض امداد النفط للخطر وتقلل تكلفة نقل الطاقة اما المبادرة فقد تضمنت عدة خطوط وانابيب جديدة، ومن هذا الخطوط والانابيب خط انابيب النفط بين كل من روسيا والصين وخط انابيب النفط بين الصين وكازاخستان وخط انابيب النفط بين ميانمار والصين وخط انابيب النفط بين الصين وميناء جو ادر في باكستان اما خطوط الغاز الطبيعي تتضمن خط انابيب الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا وخط انابيب الغاز الطبيعي بين الصين وتركمانستان وخط انابيب الغاز الطبيعي بين الصين وأسيا الوسطى وخط انابيب الغاز الطبيعي بين شرق وغرب الصين.

ثانيا: الطريق الرقمي: *سلط منتدى مبادرة الحزام والطريق الضوء عل طريق الحرير الرقمي في عام ٢٠١٧ فقد تعهد المشاركون في المنتدى بتقديم الدعم لخطط الابتكار والتجارة الالكترونية ايضاً تضمنت مبادرة الحزام والطريق انشاء طريق اخر هو طريق الحرير الرقمي وهو عبارة عن شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية لكي يتم استكمال مهمة ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر التكنولوجيا بدءت فكرة انشاء هذا الطريق في يوليو من العام ٢٠١٥ لدى انشاء ورشة عمل بين الصين والاتحاد الاوربي للتعاون الرقمي في بروكسل وكان التصور ان ذاك ان الطريق يتكون من الكابلات الضوئية وشبكات الاتصالات المحمول فضلا الى تطور التجارة الالكترونية بين الصين

---

(١) وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها، ترجمة: اوليغ عوكي، ط١، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٧، ص٩.

*–الطريق الرقمي :مبادرة صينية مهمة لتعزيز القدرات التكنولوجيا للصين ,وفي نفس الوقت ضمان اعتماد المجتمع الدولي على التقنيات .

ودول اعضاء المبادرة تم الاعلان الرسمي لهذا الطريق في عام ٢٠١٨ من قبل الرئيس الصيني واكد إن المشروع سوف يساعد الدول الأخرى على تطوير بنيتها التحتية الرقمية وتعزيز الأمن السيبراني، وقال نائب وزير الصناعة والتكنلوجيا الصيني ان الهدف من هذا المشروع خلق مجتمع ذو مصير مشترك في الفضاء كما تعد مدينه (شيآن) احدى عواصم الصين القديمة وهي احدى المدن الرئيسية في الصين التي تمد الجيش الصيني بالخبراء والفنيين وهي مركز هذا الطريق تسعى الصين الى تحويل هذا المدينة الى مركز تكنلوجيا متطورة كما يطلقون عليها وادي السيلكون غرب الصين وتمتلك شركة هاواي احد اكبر منشأتها البحثية هناك. (١)

لقد وقعت الشركات الصينية للهندسة النووية مذكرة تفاهم مع الشركة السعودية من اجل تحلية مياه البحر باستخدام المفاعل النووية مبردة بالغاز، كذلك دخلت الشركات الصينية في مشاريع الطاقة الكهرومائية وطاقة الرياح والطاقة الشمسية. (٢)

ووفقاً الى تقارير تم اجراؤها من قبل الاتحاد الدولي للاتصالات في عام ٢٠١٦ هنالك دول على طريق الحزام يستخدمون الانترنيت بنسبة ٢٠ % ومن هذا الدول (اليمن وسريلانكا وكمبوديا وافغانستان ولاوس وبنغلادش) فان مبادرة الصين لأطلاق الاتصالات في جنوب شرق أسيا هو لزيادة عدد مستخدمي الانترنيت في هذه المناطق وقعت شركة هواوي في عام ٢٠١٧ اتفاقا مع باكستان لمد كابل ضوئي خط باكستان شرق افريقيا يربط هذا الكابل بين كل من باكستان , كينيا

(١) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم، مصدر سبق ذكره، ص٣.

(٢) نغ جيان وطارق يوسف، التعاون في مجال اللبنية التحتية الرقمية والامن، في مجموعة باحثين، التعاون بين الصين والشرق الأوسط في زمن الاضطراب السياسي على الرابط: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads تاريخ الزيارة: ٢٠٢١/١٢/١٥.

عبر جيبوتي الى افريقيا ويمتد شمالا الى مصر جنوبا الى جنوب أفريقيا وبدأت الصين بتنفيذ مشاريع الكابلات الضوئية. [١]

هنالك عدة دوافع رئيسية دفعة الصين الى طرح مبادرة طريق الحرير الرقمي. [٢]

أولا: تطمح الصين الى قيادة عالية لتقنية على مستوى عالي.

ثانيا: مساعدة الشركات الصينية التكنولوجية لكي تصبح عالمية.

ثالثا: الهدف الصيني الصريح المتمثل في نشر قواعد الانترنيت المحلية في الصين عبر الاستفادة من قطاع التكنلوجيا المعلومات لديها.

بعد دعوة الرئيس الصيني (شي جين بينغ) لكي تصبح الصين قوة عظمى في الانترنيت قام مكتب شؤون الفضاء الالكتروني التابع الى الحزب الشيوعي بتصوير حصة السوق لعالمية لعمالقة التكنولوجيا في الصين وانشار المعايير الصينية وزيادة التأثير على الخطاب والمعايير القانونية ودعت ايضاً مبادرة للتعاون الرقمي في مجال الاقتصاد الرقمي في سبع دول اخرى ايضاً بما فيه صربيا عضو الاتحاد الاوربي كما وقعت اتفاقية تعاون طريق الحرير الرقمي مع١٦ دولة بشكل عام.

---

(١) A web of Silk China talks of building a (digita Silk Road)'may ٣١ ،٢٠١٨ Accessed at February ١٤ ،on the link; https://www.Economist.com/chinachina-talks-of-building-a-digital-silk road distofvist ٢٠/١٢/ ٢٠٢١.

(٢) Networking the Belt and Road –the future is digital 'August ٢٨ ،٢٠١٩ Accessed at February ١٤ ،٢٠٢١ ،on the link: https://www.merics.org vist ٢٠/١٢/٢٠٢١.

وارتفعت نسبة الصين من الصادرات العالمية من ٢٣%في عام ١٩٩٥ الى ٣٦% في عام ٢٠١٥ ومن المتوقع ان تزداد اكثر خلال السنوات القادمة، كما ساهمت المبادرة في زيادة فرص العمل بالنسبة للدول المشاركة مما يساعد هذا الدول على مواجهة مشكلة البطالة وهي المشكلة التي تؤرق العديد من اقتصاداتها وتظهر البيانات ان فرص العمل التي ولدتها مبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٦ بلغت حوالي ١٨٠ الف فرصة عمل جديده [١] ما يساوي تقريبا نحو ٥% من اجمالي فرص العمل الجديدة التي تم توليدها حول العالم التي بلغت نحو ٤٠ مليون فرصة [٢] وتدرس الصين ايضاً بناء كابل من الالياف الضوئية الذي يربط بين(فلندا واليابان وروسيا والنروج)عن طريق القطب الشمالي [٣] بالمحصلة النهائية .

يمكننا القول ان فكرة انشاء طريق الحرير الرقمي هو جزء من استراتيجية صنع في الصين ٢٠٢٥، والذي يشرف عليها مجلس الدولة حيث تطمح الصين الى تطوير القدرات التكنولوجية الصينية والتحول الى عملية التصنيع الذكي، من خلال الاستثمارات التقنية المتقدمة تهدف الاولى الى تحويل جميع القطاعات الصناعية والانتاجية بحلول عام ٢٠٢٥ تدار عن طريق برامج الذكاء الصناعي، فضلاً عن بنا القدرات التكنولوجيا الخاصة بالفضاء والاتصالات التي تهدف الصين الى تحقيقها في المستقبل، [٤] كما تعهد القائمون على فكرة انشاء طريق الحرير الرقمي تقديم الدعم لابتكار التجارة الالكترونية والاقتصاد الرقمي والمدن الذ كية تنوي الشركات الصينية المملوكة للدولة ان تضخ مئات

(١) سفير الصين بالقاهرة: مبادرة الحزام والطريق وفرت نحو ١٨٠ الف فرصة عمل، صحيفة الوطن، متوفر على الرابط https://bit تاريخ الزيارة: ٢٠٢٢/١/١٥.

(٢)Last accessed:july٢٠onlink, http://datatopics.worldbank.org/jobs/dist vist ٢٠٢٢/١/١٥.

(٣) علي صلاح واخرون، مصدر سابق ذكره، ص٤.

(٤) د.جين ليا نجشيانج ود.ان جانار مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج، منشورات وزارة الخارجية الاماراتية، (ابو ظبي :أكاديمية الامارات الد دبلوماسية، ٢٠١٨)، ص١.

المليارات من الاستثمارات في البنية التحتية والانترنيت لأكبر شبكة محمول ذات تقنية الجيل الخامس في العالم.

تعد شركة هواوي الصينية هي الشركة الرائدة في نشر الجيل الخامس [١] اذ انه بدأت تطبيق هذا التقنية في دول الخليج للمنافسة على مجال المراقبة شديدة الاحتدام عارضت الولايات المتحدة وحاولت الضغط على حلفائها لعدم ابرام العقود مع شركة هواوي لما له من اثر على المنطقة بصوره لكن لم تنجح الولايات المتحدة بالرغم من الضغوط التي مارستها على حلفائها لاتزال الصين هي المسيطرة والسائدة في هذا المجال. [٢]

لقد وقعت الشركة الصينية للهندسة النووية مذكرة تفاهم مع المملكة العربية السعودية من اجل تحلية مياه البحر باستخدام المفعلات النووية المبردة للغاز كما دخلت الشركات الصينية في مشاريع الطاقة الكهرومائية والطاقة الشمسية في الخليج العربي، اذ يتبين لنا ان الصين منذ اعلانها الى سياسة الانفتاح في العام ١٩٧٨ هي تحاول ان تدعم اقتصادها وتحاول التمدد التوسع في قارات العالم الثلاث وخاصة ان الصين لديها فائض في صناعتها ولكي تصرف هذا الفائض لابد لها ان تتوجه نحو الخارج للبحث عن اسواق للمنتجات وفي المقابل نرى اغلب بلدان العالم تعاني من تراجع في مستوى الاقتصاد مما دفع الصين الى القيام بتحالفات تعاونية من اجل التوسع على مستوى العالم والانفتاح مع الدول الأخرى من اجل انجاح المبادرة وتصريف الفائض من صناعتها الى دول الخارج. [٣]

---

(١) د.جين ليانجشانغ و ان جاناردن، مبادرة الحزام والطريق :الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج، أكاديمية الامارات الدبلوماسية، الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٨ ص ٤.

(٢) نغ جيان وطارق يوسف، التعاون في مجال البنية التحتية الرقمية والامن، في مجموعة باحثين (مبادرة الحزام والطريق التعاون بين الصين والشرق الاوسط في زمن الاضطراب السياسي)، ٢٠١٩ على الموقع التالي: http://www.brookIngs.edu/wp-content/uploads/٢٠٢٠/١١/china تاريخ الزيارة /٢٢/١/ ٢٠٢٢.

(٣) Camille Lon's and (other) ،China s Great Game in the middy le E sat the European council on f origin Relations ،Berlin ٢٠١٩.

المبحث الثالث

الابعاد الجيواستراتيجية للمبادرة

تعد مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) هي قلب السياسة الخارجية الصينية لذا فأن البعد الجيوستراتيجي للمبادرة يكمن في رغبة الصين في تعزيز الثقة والاستقرار السياسي اقليمياّ مع دول الجوار الشرقي والجنوبي.

والأهم من الناحية الجيوستراتيجية هو ما تسعى الصين الى الانتقال من نظام دولي احادي القطب الذي تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية الى نظام متعدد الاقطاب كما اصبحت منطقة الشرق الاوسط من ضمن حسابات الجيوستراتيجية الصينية الدولية يرى الكثير من الباحثين الصينيين انه استراتيجية الحزام والطريق يمكن ان تكون فرصة تاريخية للعلاقات العربية الصينية الى مستويات غير مسبوقة في المجالات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية والامنية ومن ثم تحقيق المطامح الحيوية لكلا الطرفين من خلال آليات التعاون التي تنشا مع استراتيجية الحزام والطريق الصينية .

المطلب الأول

موقع الصين كقوة كبرى في ظل المبادرة

تهدف مبادرة الحزام والطريق وفقاً الى مجموعة من الآراء الى جعل كل من أسيا واوروبا فضاء مشتركاً وان تصبح الصين هي بديلاً للولايات المتحدة من خلال مجموعة من المؤسسات المالية التي اسستها الصين كذلك تهدف الصين الى بناء عولمة جديده محورها بكين ووضع اسس يسمى بالعولمة الصينية [١] ان مبادرة الحزام والطريق الصينية تهدف الى تحدي النظام الدولي الذي ارست

(١) Maximilian Mayer ،china's Rise as Eurasian power. The Revival of the silk Road and consequences ،p ٤-٥.

أركانه الولايات المتحدة الأمريكية عبر ارساء مؤسسات اقتصادية بديلة للمؤسسات القائمة على نظام برايتون ودز. [١]

ان الاستثمارات الصينية الهائلة عبر الاقاليم المختلفة تحتاج الى بيئة مستقرة، ونظراً الى غياب هذه البيئة فإنه من المتوقع تدريجياً تتحول بكين الى المزود الرئيسي للأمن وان المسؤلين الصينيين يؤكدون على غياب البعد العسكري لهذا المبادرة ومن منطلق هدف ارساء النسق الدولي فان الصين سعة الى اتباع عدد من الاليات التي تهدف الى الحوار السلمي وتعزيز التعاون بين الدول والاستفادة من الخبرات المتبادلة بين البلدان [٢] وتوسيع العلاقات التكنلوجيا والعلمية والثقافية مع كل دول العالم، ومن ثم تشجيع ما يصفه الصينيون بالرخاء المشترك يعتبر احدى المداخل الرئيسية في العلاقات الصينية الخارجية وهنالك عدة آليات سعى الصين من خلالها نحو ارساء وتدعيم التنافسية القطبية جديدة في النسق الدولي وتتراوح تلك الآليات ما بين الادوات السياسية والاقتصادية والاستراتيجية والدعائية على النحو التالي:

١- **الآليات السياسية:** تحاول الصين التموضع في النسق الدولي لتقوية نفوذها وحضورها الدولي وهو ما ظهر على الساحة خصوصا اثناء جائحة كورنا كوفيد ١٩ الصين مستغلة التراجع الامريكي كما سعئ الصين في الربع الاول من القرن الحادي والعشرين الى اعادة هيكلة وبناء المنظمات الدولية من خلا ل عدة تحالفات وتقديم اسهامات مالية وصياغة رؤية استراتيجية لمستقبل النسق الدولي، وقد حقق نجاحاً في تعزيز انخراطها في منظمة الامم المتحدة بهدف حماية مصالحها وفي نفس الوقت تعمل على تقوية نفوذها الدولية من خلال سعيها منذ سنوات لتقوية حضورها الدولي ان

---

(١) علي صلاح. مصدر سبق ذكره، ص٥.

(٢) علي سيد فؤاد، أثر التغيرات في النظام الدولي على السياسة الخارجية الصينية تجاه الولايات المتحدة الامريكية، اطروحة دكتوراه، (جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية) ص٨٢.

يتولى مواطنيها مناصب قيادية عليا في العديد من الهيئات الاممية فمنذ العام ٢٠١٩ يرأس وكالة الامم المتحدة للأغذية والزراعة (شود ونيو) الذي شغل منصب وزير الزراعة وشؤون الريف في الصين، بينما يتولى (هولين جاو) الذي تولى منصب وزارة البريد والاتصالات الصينية منصب الامين العام للاتحاد الدولي للاتصالات منذ عام ٢٠١٨[١].

إضافة الى ذلك اختارت الصين القارة الافريقية كساحة او مسرح عمليات البيئة ما بعد الحرب الباردة، هدفه هو اضعاف القوى الغربية وخصوصاً الولايات المتحدة الامريكية اذ تسعى الى خلق وضع ملائم لها من اجل مصالحها العالمية، فخطاب الجنوب الذي تعتمده الصين في تعاملاتها مع الدول الافريقية يلقى صدى ايجابيا لدى دول القارة الافريقية لتصبح الصين وكأنها الناطق الرسمي باسم الدول النامية من خلال دعوات الى خلق بيئة دولية متعددة واعادة النظر بالاقتصاد العالمي الذي يتصف انه لا يوجد فيه عدل بين الدول واهمال حقوق الفقراء وفي سبيل ذلك استثمرت ازمة كوفيد ١٩ واستغلتها بتفعيل واحياء مبادرة الحزام والطريق بالتركيز على المجال الصحي لتعزيز مكانتها كقوة عالمية في القطاع الصحي، ففي هذا السياق دعة الصين الى عقد مؤتمر قمة استثنائية بين الصين وجنوب افريقيا عبر تقنية الفيديو في ال١٧ من يونيو ٢٠٢٠ كانت مبادرة مشتركة بين كل من الصين وجنوب افريقيا.

٢- **الآليات الاقتصادية:** لم يعد للايدلوجية الدور الحاسم في تشكيل رؤية الصين وصياغة انماطها وتفاعلاتها الخارجية تراجعت الى حد كبير مقارنتا مع فترة الحرب الباردة فأصبحت الافكار

(١) ياسين عامر عبد الجبار الربيعي، واقع مكانة الصين ومستقبلها في البنه الهيكلية للنظام الدولي –القيود والفرص، رسالة ماجستير في العلوم السياسية، كلية الآداب والعلوم، جامعة الشرق الاوسط, الاردن، ٢٠١٨، ص٧٣.

الايدولوجية غير واقعية، بل انها تسعى الى التعاون الاقتصادي اكثر مما تسعى الى التعاون السياسي ان تطور وتنمية الاقتصاد هي سبيل ارغام العالم الاستماع اليك هذا المقولة هي المقولة التي يؤمن بها الصينيون خصوصا بعد التجربة الصينية التي تمزج بين النمو الاقتصادي والاستقرار السياسي واصبح هذا النموذج يجذب الكثيرين، وبالتالي فقد اقامت عدة علاقات مختلفة من اجل تحقيق الاستفادة والمنفعة الاقتصادية القائمة على تحقيق المصالح الصينية على اساس المنفعة المتبادلة.(١)

وجدير بالذكر ان لمبادرة الصينية تهدف التأثير على النسق الدولي وتأكد على النظام الدولي المتعدد الاقطاب، اذ يحسب للازمة المالية عام ٢٠٠٨ علي انها كانت احدى التطورات التي اكدت على هذا الطابع لأنها اضعفت مكانة الولايات المتحدة باعتبارها مركز الاقتصاد العالمي وهذا تهدف اليه الصين، كما انه هنالك عوامل ومقومات ساهمت في صعود الاقتصاد الصيني ومنه تولي ترامب الرئاسة الذي تبنى الحماية الاقتصادية (٢) لتقليل العجز في الميزانية الامريكية في الوقت الذي اصبحت فيه الصين هي المدافع الرئيسي عن العولمة الاقتصادية كما اتضح في خطاب الرئيس الصيني **(شي جين بينغ)** امام منتدى دافوس عام ٢٠١٧ اذ اكد ان العولمة الاقتصادية ليست هي السبب وراء المشاكل والأزمات بين الدول كما اكد الرئيس الصيني التزام بلاده بالمبادرات الاقتصادية والتجارية التي طرحها وكانت تتمثل بالشراكات الاقتصادية الشاملة ومبادرة الحزام والطريق التي يمكن اعتبارها بديلا للمؤسسات المالية العالمية الذي سوف يعزز من موقع بكين كقوة

(١) ابتسام محمد العامري، الدور الصيني في افريقيا: دراسة في دبلوماسية القوة الناعمة، مجلة المستقبل العربي، مجلة٤٠، العدد ٤٦، لبنان، ديسمبر ٢٠١٧، ص١١٤.

(٢) عبد القادر محمد فهمي، دور الصين في البنية الهيكلية للنظام الدولي، (ابوظبي، الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠٠٠، ص٧١.

اقتصادية عالمية اما بالنسبة للداخل الصيني فقد ظهرت لغة حلمه التي تظهر في خطابات القادة الصينيين، تهدف ادارة الرئيس الصيني الى تحقيق هدف الامة الصينية واكدت الادارة لا يمكن النظر الى هذا العبارة على انها مجرد شعار ومن اجل ذلك حددت الادارة الصينية شعار حلم المئة عام وهو ما يتوافق مع ذكرى تأسيس الحزب الشيوعي كما تسمى الصين الجديدة ٢٠٢١

جغرافيا تبدء مبادرة الحزام والطريق بالدبلوماسية المحيطة، تتمحور هذا الافتراضية حول ان الصين تقع في المركز بينما الدول الاخرى المجاورة للهامش لكنها تتجاوز ذلك لتشمل كل دول العالم كما ان المبادرة تهدف الى تنسيق السياسات وتوصيل المرافق [٢] والتجارة دون عوائق والتكامل المالي يرى البعض على ان المبادرة استراتيجية تسعى الى اعادة بناء النظام الاقليمي بوضع الصين زعيما لأسيا.

وبعده تسعى الصين الى بناء نظام عالمي جديد تقوده وبأفكار وقواعد جديدة، كما ان المبادرة تجمع بين الافكار الجديدة مثل الحلم الصيني وحلم أسيا والسياسات الجديدة مثل الدبلوماسية الشاملة والأمن وتوسيع التعاون الأسيوي الذي روجت له الصين، بالتالي تسعى مبادرة الحزام والطريق الى الاستفادة من القوة الاقتصادية [١] لمعالجة التحديات الاقتصادية والسياسية والأمنية في السياسة الداخلية والخارجية على حد سواء، هنالك جدل في الصين حول مبادرة الحزام والطريق هل انها مبادرة الحزام والطريق مشروعا اقتصاديا في الدرجة الاولى وهي الرواية التي تم تقديمها الغرب اما ان المبادرة لديها اهداف اخرى سياسية وامنية يرى بعض العلماء الصينيين المؤثرين بان هدف المبادرة والبنك الاسيوي هو تحدي للنسق الدولي الحالي والتخلص من هيمنة واشنطن، والمبادرة

(١) شريفة كلاع، مصدر سبق ذكره ص٥٥.

تعد تعبيرا عن استراتيجية الصين الكبرى الجديدة تهدف بكين الى اضفاء رؤيتها المفضلة لبناء نظام عالمي جديد بقيادة الصين ومنذ الاعلان عن مبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٣ ركز معظم صانعي الرأي العالمي على العلاقة بين عقود التنمية الداخلية في الصين وبحثها عن حلول مكانية خارجية ، [١] ويرى بعض الباحثين على انَ هنالك تشابهاً تاريخياً بين خصائص المبادرة الصينية الحالية وخطه مارشال الامريكية ، في اعقاب الحرب العالمية الثانية التي اطلقتها الولايات المتحدة الامريكية كأول برنامج للمساعدات الدولية لكن رفضت وسائل الاعلام الصينية هذا التشبيه، واستند الرفض الصيني على انه خطة مارشال لا إعادة اعمار اوروبا الغربية وهي كانت جزء من المحاولات الجيوسياسية والجيواقتصادية التي قادتها الولايات المتحدة الامريكية، لاحتواء توسع الاتحاد السوفيتي اثناء فترة الحرب الباردة وهو ما ليس له اي صدى مع مبادرة الحزام والطريق بل بالعكس ان المبادرة الصينية ليس له اي اغراض سياسية فهي لا تهدف الى تشكيل اي نوع من التحالفات سواء اقتصادياَ أو سياسياَ او أمنياَ، لكن وفقا لتحليلات هنالك تشابه بين المبادرة الصينية وخطة مارشال في عدد من الخصائص.

ويمكن لنا ذكر بعض النقاط والاهداف بين خطة مارشال الامريكية ومبادرة الحزام والطريق الصينية وفقا لتحليلات التي تؤكد على انه هنالك تقارب.

اولا–خطة مارشال في العام ١٩٤٧تهدف الى زيادة وتعزيز صادرات الولايات المتحدة الامريكية من اجل التعامل مع الطاقة المفرطة من خلال الاستثمارات الامريكية في اوروبا الغربية في حين ان أحد

(١) Michael Martina ،U.S Senate Passes bille to ban all products from china ،s Xin iang Reuters july ١٥ ،٢٠٢١ available online; https://reut.rs/٣i٩GwZ .

مبررات مبادرة الحزام والطريق هو التعامل مع مشاكل الطاقة الزائدة الداخلية واستيعاب الطاقة الزائدة.

ثانيا- كان الهدف من خطة مارشال هو[1] تصدير العملات لكي يصبح الدولار الامريكي هو اداة لتحقيق الاستقرار العالمي في حين ان مبادرة الحزام والطريق هي تسعى الى زيادة استخدام عملتها

ثالثا- خطة مارشال من اهدافها الاساسية والرئيسية هو مواجهة الاتحاد السوفيتي لكونه هو المنافس للولايات المتحدة الامريكية من خلال مساعدة اوروبا الغربية في حين ان مبادرة الحزام والطريق هي وسيلة فعاله تستخدمها الصين لتغلب على الولايات المتحدة الامريكية من خلال التوسع الصيني الاقتصادي لتامين صادرتها واستيراد الطاقة. [2]

رابعا-خطة مارشال هي تعزيز للانقسام الاستراتيجي بين كل من المانيا الغربية والشرقية في حين ان مبادرة الحزام والطريق تهدف الى اعادة التوازن الدولي دون ان يكون هنالك تمييز بين الدول.

الفرص والتحديات بالنسبة للصين كقوة صاعدة: ويمكن لنا التطرق الى أبرز الفرص امام الصعود الصيني كقوة صاعدة في القرن الحادي والعشرين.

اولا-دعم الصين للأسيان: الصين تدعم بقوة عملية التكامل الاقليمي دول جنوب شرق أسيا (اسيان) تعمل منطقة التجارة الحرة بين الصين والأسيان كمحرك رئيسي للتجارة الثنائية والتبادل بين الجانبين.[3]

---

(١) ياسين عامر عبد الجبار، مصدر سبق ذكره٧٣.

(٢) علي صلاح، شادي عبد الوهاب منصور، مشروع الحزام والطريق، كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟ ملحق اتجاهات الاحداث، مركز المستقبل لدراسات والابحاث، العدد ٢٦ ابوظبي-٢٠١٨، ص٤.

(٣) محمد السيد سليم، واقع ومستقبل التحالفات في اسيا، السياسة الدولية، (القاهرة، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية، مؤسسة بالأهرام، العدد ١٨٣، القاهرة-مصر، ٢٠١٠، ص٥١.

ثانيا–دعم الصين لدول العالم الثالث: سياسة الصين المتعددة الاطراف لقد حققت نجاحا ملحوظا ليس تطوير علاقتها مع الدول الكبرى انما علاقاتها مع اغلب الدول الاخرى، تلعب الصين حاليا دورا هاما فهي قوة لموازنة الولايات المتحدة، وبنفس الوقت لها موطئ قدم في دول العالم الثالث تركز بكين في استراتيجيتها على العالم النامي الناشئ والقوى الصاعدة محاولة زيادة التوسع والتأثير وتواجدها في اسيا الوسطى وجنوب اسيا كما انها تحاول تطوير تعاونها مع الدول الكبرى ويشمل ذلك مجموعة من المبادرات الجديدة، ابرزها الحزام الاقتصادي لطريق الحرير بالإضافة الى انشاء البنك الاسيوي للبنية التحتية الذي ينظر اليه على انه بمثابة البنك الدولي، لا أسيا وبنك التنمية الجديدة التابع الى مجموعة(بريكس) الذي ينظر اليه على انه ينافس صندوق النقد الدولي .ابرز التحديات التي تواجه الصين كقوة صاعدة.[١]

اولا–تحدي المشكلة التايوانية.

ثانيا–تحديات أيدلوجية.

ثالثا–تحديات ثقافي.

رابعا– تحديات سياسية.

خامسا–ملف حقوق الانسان في السياق الاقتصادي.

(١) Astrid H M Nor din and Mikael Weismann ،will Trump make china great again the belt and road inactive and international order ،international Affairs٢٠١٨ ،p٤٤.

المطلب الثاني

بنية النظام الدولي في ظل المبادرة

مبادرة الحزام والطريق تؤثر على النسق الدولي كما تأكد على انه نظام متعدد الاقطاب، وأحد اهم التطورات التي اكدت على انه نظام متعدد الاقطاب هي الازمة المالية العالمية في عام ٢٠٠٨ التي اضعفت الولايات المتحدة الامريكية باعتبارها مركز اقتصاد النظام العالمي، وقد انعكس ذلك بصورة مباشرة في صعود اهمية مجموعة العشرين، لاسيما في قمتها التي انعقدت في العاصمة واشنطن في شهر نوفمبر من نفس العام في اعقاب انهيار بنك ليمان براذرز[١] ولقد ساهمت عدة تطورات اخرى الى تنامي الدور الصيني وتتمثل ابرزها في صعود (ترامب) الى الرئاسة الامريكي وفي بداية توليه الرئاسة شرع تبني الحماية الاقتصادية لتقليل العجز في الميزانية الامريكية في الوقت الذي اصبحت فيه الصين هي الدولة المدافعة الرئيسية عن العولمة الاقتصادية كما وضح في خطاب الرئيس الصيني (شي جين بينغ) امام المنتدى الاقتصادي في دافوس في العام ٢٠١٧ على ان العولمة الاقتصادية ليست هي السبب الرئيسي وراء المشاكل والأزمات التي يعاني منها العالم اليوم، وحتى ان كانت العولمة تسبب المشاكل اليوم فأننا لا يمكننا القضاء على هذا النظام تماما وهذا يعتبر دليل على اصرار الصين على الدفاع عن العولمة اكد الرئيس الصيني بالتزام بلاده بالمبادرات الاقتصادية والتجارية التي تم اطلاقها والتي تتمثل في الشراكة الاقتصادية الشاملة

---

(١) francis shorten ،china and Twenty-First –century silk Roads ;A new Era of Global Economic Lead reship ،in Wending Zhang lien Alone and Christophe Letterman Chinas Belt and Road lenitive change the rules of Globalization (US; Palgrave Macmillan Lan) ٢٠١٨.

والإقليمية والنظر الى مبادرة الحزام والطريق واعتبارها على انها بديلا واعداً للمؤسسات المالية العالمية القائمة التي سوف تسهم في تعزيز موقع بكين الاقتصادي في النسق العالمي والاقليمي وتمتعها بالنفوذ في اغلب بلدان العالم[١].

تبنت الصين العديد من المبادرات منذ بداية القرن الحادي والعشرون لتعزيز التعاون الاقتصادي فقد قامت بالعديد من الاتفاقيات والمنتديات الاقتصادية ومنه منتدى التعاون الصيني الافريقي ومنتدى التعاون الاقتصادي التجاري بين كل من الصين والدول الناطقة بالغة لاتينية في عام ٢٠٠٣ ومنتدى الصيني العربي في عام ٢٠٠٤ ومنتدى التعاون الاقتصادي الصيني بين الصين ودول الكاريبي في عام ٢٠٠٥ ومنتدى الصين ودول امريكا اللاتينية والبحر الكاريبي في عام ٢٠١٤ كما ان الصين استحدثت البنك الأسيوي للأستثمار في البنية التحتية الذي يمثل بديلاً للمؤسسات المالية الدولية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي وبنك التنمية الأسيوي [٢] تسعى الصين من خلال مباردة الحزام والطريق التي اطلقها الرئيس الصيني في عام ٢٠١٣ الى تقوية الصين واعتبارها قوة دولية ومنافسة للولايات المتحدة الامريكية هنالك بعض الآراء التي ترى ان المبادرة هي استراتيجية رامية الى تطويق الولايات المتحدة الامريكية التي بدورها تسعى الى تطويق الصين فضلاً على انها تسعى الى تعزيز و تطوير قوتها الناعمة هنالك بعض التصريحات التي ترى ان المبادرة متقاربه ومتشابه الى خطة مارشال التي تبنتها امريكا من اجل اعمار اوروبا عقب الحرب العالمية الثانية كما ذكرنا في ما سبق الى انه التصريحات الصينية ترفض ذلك ويمكن لنا الاشارة الى تصريح وزير

(١) Shannon Tieziz The Maritimes Silk road Vs. The String of pearls the Diplomat February ١٣٢٠١ ،`٤ accessible at: http://bit.ly/٢zpVLss distofvist/٢٥/١/٢٠٢٢.

(٢) محمد السيد سليم، مصدر سبق ذكره، ص٥٠.

الخارجية الصيني (وانج يي) الذي اكد على ان مبادرة الحزام الطريق هي نتائج تعاون شامل بين الصين والدول المنضوية في مبادرة الحزام والطريق وانها ليست اداة من ادوات الجغرافيا السياسية وانها لا يجب النظر اليها من خلال عقلية الحرب الباردة [١] وعلى الرغم من التصريحات الصينية التي تسعى لاستيعاب مخاوف القوى الدولية الاخرى فان بعض الدول الكبرى تنظر الى المبادرة بالنظرة شكك (كالولايات المتحدة الامريكية والهند واليابان).

واستراليا التي اعلنت اكثر من مرة انها تجري محادثات من اجل انشاء برنامج مشترك للبنية التحتية الاقليمية كبديل الى مبادرة الحزام والطريق الصينية التي تم الاعلان عنها، كما ان الولايات المتحدة تشجع الهند في تعزيز قوتها [٢] البحرية من اجل المساعدة في تامين محيط الهندي من اجل الحفاظ على استقرار التجارة الدولية، على الرغم من ان روسيا رحبت بالمبادرة بشكل رسمي في عام ٢٠١٤ تم الاتفاق بين الصين وروسيا على التعاون بين المبادرة والاتحاد الاقتصادي الاوراسي، كذلك تم الاتفاق بين الصين وروسيا في ضل مبادرة الحزام والطريق على انشاء طريق الحرير القطبي او الجليدي الذي هو يعتبر جزء من طريق الحرير البحري، بالرغم من الاتفاقات التي تم ابرامها بين كل من الصين وروسيا الى انه العديد من المحللين يرون على انه هذا الاتفاقات وهذا التعاون بين كل من الصين وروسيا لن يستمر طويلاً، انما هو مؤقت [٣] لأن كل من الدولتين لديها مصالح مخالفة

---

(١) Maximilian Mayer' power. The Revival of the Silk Road and Iets Consequences Chinas Rise as Eurasian op .cit. p٤-٥.

(٢) احمد صبحي، تقرير استراليا وامريكا والهند واليابان تجري محادثات لطرح مبادرة الحزام والطريق رويترز ١٩ فبراير ٢٠١٨، على الرابط التالي: https://bit.ly٢NFqOio تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٢/٢.

(٣) David Brewster. The MSRI and the Evolving Naval Balance in Indian Ocean inseam marc Blanchard (ed) china's Maritime Silk Road initiative and South Asia

ولا يمكن ان يكون هنالك اتفاق بينهما، وكذلك هدف كل من روسيا والصين السيطرة على النظام العالمي ومنافسة الولايات المتحدة الامريكية، كما انُ الصين اخذ يتحرك بقوة نحو القمة متبعة خطة سياسية وعسكرية واقتصادية متنامية بدأت بالتحرك خارجيا والهدف من التحركات الصينية خارجيا هو تحقق نهضة تأمل من خلالها ان تحصل على مكانة مرموقة نحو تحقيق مطالبها بوجود نظام دولي متعدد الاقطاب، ليس نظام احادي القطبية هذا ما هدفت الية في مبادرة الحزام والطريق التي اعلنت عنه في العام ٢٠١٣ بالنظام المتعدد الاقطاب الذي تهدف اليه المبادرة يستند على مبادى العدالة والمساواة والمنفعة، وتتبع في ذلك سياسة خارجية تتماشى مع تلك المبادئ من اجل كسب ثقة دولية تزيد قناعة الدول الكبرى من تحقيق نظام متعدد الاقطاب(١).

المطلب الثالث

الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق

(اهمية المبادرة على القارة الاسيوية)

بعدما اطلقت الحكومة الصينية مبادرة الجزام والطريق التي من خلالها ترمي الصين الية بناء منصة للتعاون الدولي بين جميع الدول دون استثناءات وفي مختلف المجالات، هذا ما أثار النقاش والجدل للعديد من الأوساط الاكاديمية في جميع انحاء العالم حول المبادرة الصينية ، والحديث عن طبيعة هذا المشروع وماذا يهدف المشروع وماهي فرص نجاحه وهل يحمل نوع من التهديدات

A:Political Economic Analysis of its Purposes perils and promise (Singapore :Palgrave mac Milan) ٢٠١٨ /٥٥-٥٦.

(١) سالي عادل، الممرات الدولية: ساحة جديدة للصراع على النفوذ الجيوستراتيجي الاقتصادي دوريات اتجاهات الاحداث، العدد ٢٤، نوفمبر ديسمبر، ٢٠١٧، ص٤٤.

لمصـالح الـدول الكبرى وعلـى راسـها الولايـات المتحـدة الامريكيـة وروسـيا وايضـاً التكـتلات الاخـرى الاقليمية خاصة مثل الاتحاد الاوربي(١)،

فأن الاستراتيجية وضعت امام دول العالم خيارين اما القبول واما الرفض والمشاركة والمنافسة، لذلك مبادرة الصـين مثل مـاء تحمل فرص نجـاح كذلك تحمل فرص تحديات تعيق نجاح هذا المشروع تسعى الصين جاهداً الى توسيع نفوذها وتستخدم لذلك القوة الناعمة في هذا الإطار اطلق الرئيس الصيني (شي جين بينغ) مبادرة الحزام والطريق الصينية التي تعد من اكثر البرامج التنموية في العالم واكـد للمـؤتمر التاسـع للحـزب الشـيوعي الصـيني، ان المبـادرة هـي مشـروع القـرن وتـم جعـل هـذا الاستراتيجية لقلب السياسة الخارجية والداخلية الصينية والهدف من قلب السياسة الخارجية والداخلية للصين هو وضع الصين على القمة الدولية في جميع المجالات، ولاسيما المجال الاقتصادي وربط الاقتصـاد الصـيني بالاقتصـاد العـالمي، ولاسيما الـدول المنضـوية تحـت المبـادرة لكـن رغـم الوعـود التـي وعدت الصين العالم بها والصورة الايجابية التي تم نقلها عن المبادرة الصينية الا انه المبادرة واجهة تحديات وصعوبات خصوصا من الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الامريكية وروسيا، خوفا على مراكزهم وتصدرهم للساحة الدولية فان هذا الدول ترى ان المبادرة سوف تقلل من شان هذا الدول سوف تكون منافس قوي(٢).

---

(١) جمال منصور، سمية بلحسن، الرها نات الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة ٨ ماي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٩–٢٠٢٠، ص٦٤.

(٢) شناز بن قانه، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادية في العالم، المركز الديمقراطي العربي، المانيا: برلين، الطبعة الاولى ٢٠١٩، ص١٠٤.

(اهمية المبادرة على القارة الأسيوية)

اولا- ان الاعلان الرسمي الاول لمبادرة الحزام والطريق قام به الرئيس الصيني من خارج الصين وفي بلدين اسيويين الطريق البري في بلد من بلدان اسيا الوسطى كازاخستان، واما الحزام البحري بإندونيسيا الصين ترى ان اسيا تمثل اهمية كبرى لمبادرة الحزام والطريق ودورها في انجاح هذا المشروع، كما ان الصين ترى ان تنمية جوارها الاسيوي واستقراره الاقتصادي والاجتماعي لا يمكن فصله عن الاستدامة الصينية الداخلية، كما ان الصين حرصت منذ انطلاق المبادرة الى الانطلاق من منطلقات ثلاثة التي وضعتها مبادرة الحزام والطريق التي كانت تشمل مختلف الدول بغض النظر عن موقعهم الجغرافي فحتمية الجغرافية اكدت ان تهتم للجوار الأسيوي للصين اكثر من غيره ان المنطقة الأسيوية واحدة من اكبر القوى المنتجة في العالم والاسرع نمو بين القارات، وقد تسارع نموها وانفتاحها تزداد حاجاتها من البنية التحتية ومنشأة الربط ولاتصال ببقية العالم وقد اهتدت الصين الى اهمية هذا الامر وانتبهت الى تحفيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ينطلق الاول من توفير البنية التحتية وحسب الموقع الرسمي الخاص بالمبادرة ان حجم الصادرات الصينية قد حقق اعلى معدلات الارتفاع بلغت نسبة الارتفاع حوالي ٣٤,٥ % خلال سنة ٢٠١٧ وحسب التقرير الصادر من البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية فان اسيا تحتاج الى ما يقارب ال ٣٨ مليار دولار قبل سنة ٢٠٣٠ من اجل سد العجز الاسيوي في البنية التحتية(١)، فأن العديد من المشاريع والاستثمارات التي قامت الصين بإنجازها والذي تخطط الصين لتنزيلها سوف يكون اكبر عامل في تصفير العجز والدفع بالمنطقة الاسيوية نحو مستويات اكبر من الحيوية التجارية والاهمية

(١) الموقع الرسمي للمبادرة، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١٠/٢ على الرابط التالي: https://eng yidayilu.gov.com/qwyw/rdxw

الاستراتيجية في العلاقات الاقتصادية الدولية فان مبادرة الحزام والطريق الصينية تمثل فرصة مهمة لمنطقة اسيا، طالما التزمت بمبادئ المنفعة المشتركة وتحفيز التنافسية واتباع قواعد السلوك في توزيع الموارد. [١]

تعد دول اسيا الوسطى هي العنصر الثابت في كل المبادرات التي ترمي الى احياء طريق الحرير وإنشاء الممرات الاقتصادية عبرالقارات، ويرجع ذلك الى أهمية منطقة وسط اسيا الاستراتيجية من حيث موقعها الحيوي واحتياطاتها من الغاز الطبيعي والموارد الطبيعية [٢] كما ان المبادرة جعلت كل من أسيا ولاسيما أسيا الوسطى وروسيا محورها المركزي وللنظر الى اهمية المنطقة الاسيوية بالنسبة للمبادرة، خصوصا الممرات الاقتصادية التي تم انشاؤها في مبادرة الحزام والطريق التي رغم عدم اليقين برسميتها ومساراتها النهائية، يبدو انها سوف تنهض بالتجارة في المنطقة الأسيوية لما تشكل هذه المسارات والممرات من حلقة تواصل وتقارب واختصار للطرق وقلة التكلفة هذا سوف تزيد من الاهمية التجارية في اسيا بالنسبة لطرق التي تم انشائها تم التطرق اليها في المبحث الثاني (شبكة من المسارات والممرات التجارية العالمية) وان اغلب الممرات هي تمر عبر الدول الاسيوية لما تشكل هذا المنطقة من اهمية بالنسبة للمبادرة الصينية، ولقد كان من حظ أسيا ان لديها قوى اقتصادية لا يهان بها من قبيل الصين ومن ابرز هذا القوى الاسيوية (اليابان والهند) وغيرها من الدول الاخرى خصوصاً الدول التي فيها تطور ملحوظ، وتعد اسيا هي القارة الاكبر من اذ عدد السكان والمساحة

(١) Asian infrastructure finance ٢٠١٩ Bridging Borders infrastructure to connect Asia and Beyond Asian lnfrastrue investment Bank Report pdf ،p١.

(٢) عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة لدراسات، تاريخ الزيارة ١١/٢/ ٢٠٢٢ الرابط http://studiesAljazeera.net/ar/reports/.html .

وتعد القارة الاسرع من حيث النمو الاقتصادي في العالم خصوصا [1] (اسيا الجنوبية وجنوب شرق اسيا) لتكون المبادرة الصينية متمتعة باطار جغرافي واقتصادي ايجابي ومحفز من شأنه يساعد على انجاح المبادرة.

كما ان المبادرة سوف تدفع عجلة النمو في اسيا من خلال الربط بين جميع مراكز الدول الاسيوية المهمة تجاريا واقتصاديا، يمكن لنا النظر على ان المبادرة فرصة تاريخية الى أسيا ككل وليس للصين فقط مادام هنالك التزام في القواعد والقوانين حسب ما تهدف اليه المبادرة الصينية، ومن خلال انفتاح المبادرة على القارة الاسيوية سوف يعزز هذا الانفتاح الى الانفتاح الاسيوي باتجاه القارة الافريقية والاوربية وهي اليوم تربط ٤٨ مدينة صينية ب ٤٢ مدينة اوربية، سوف تكون من اكبر المشاريع الداعمة للسلام ومساهمة في النمو العالمي ومدافعه عنه.

ثالثآ – تحديات المبادرة على القارة الاسيوية ونجاحاتها على القارة الاسيوية

تحديات وصعوبات ويتطلب على الصين ان تلتزم التزاما كبيرا واعطاء ضمانات توازي اهمية اهدافها وسعة المجال الجغرافي الذي تغطيه.

١-تحديات المبادرة الصينية في القارة الأسيوية

هنالك مجموعه من التحديات التي لابد للمبادرة الصينية ان تأخذ بعين الاعتبار لهذه التحديات وبدون شك ان الجهات الصينية المسؤولة في المبادرة سوف تتغلب على هذه التحديات، ومن منطق الارتكاز على ان المبادرة سوف تشق الطرق وربط البنية التحتية والممرات الاقتصادية فانه يتطلب بذل جهود كبيرة لا نشاء التناسق والتنقل من دولة الى اخرى، على الرغم من التباعد بين الدول

(١) أ. عبدا لله عشاش، مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي، المركز الديمقراطي العربي، المانيا، برلين، طبعة الاولى ٢٠١٩، ص٢٠١.

واختلاف التدابير الوطنية بين البلدان [١] كذلك لابد التعاون في المجال الامني الذي يعد معوق قوي بالنسبة للمبادرة لا نه هو يعد صمام الامان بالنسبة للمبادرة وهو الحامي الى مليارات من الدولارات العابرة للحدود، كما ان المنطقة الاسيوية يوجد فيه عدد من التحركات الارهابية لا يستهان به منذ زمن قديم خصوصاً انه ابرز التنظيمات الارهابية انطلقت من أسيا الوسطى التي سميت بالجبهة الاسلامية العالمية للجهاد ضد اليهود والصليبيين (تنظيم القاعدة) وبعد الهزائم التي تعرض لها داعش في العراق وسوريا سيكون من الطبيعي على الدول الاسيوية الحذر من عودة مواطنيها المنتمين في التنظيمات الإرهابية كذلك توجد اكبر ثمانية تنظيمات ارهابي في العالم في قارة أسيا وهو عدد كبير لا يستهان به ومن ابرزها **(جماعة ابو سياف ، القاعدة، امارة القوقاز، الجماعة الاسلامية، الحركة الاسلامية لأوزبكستان، الحركة الاسلامية لتركمانستان ثم طالبان)**[٢]

اما فيما يخص التحدي الدولي فاَن بعض المنظرين يرون بانه المشروع الصيني اساسآ من مقارب جيوبولتيكية ويرون فيه [٣] اتجاهات نحو تغيير التوازن الدولي وموازين القوى في النظام الاقتصادي الدولي القائم، ألا انه من المبكر الحديث بهذا الرأي لأن الصين تنفي وتؤكد على التعاون والتعايش السلمي ونبذ التدخل في الشؤون الداخلية للدول، الى ان المبادرة في حد ذاتها تحمل جوابا على هذا التخوف اذ انها تسعى الى التعاون الاقتصادي وتحد يد التوترات السياسية، واغتنام الفرص الإيجابية لتقريب بين جميع الاطراف المتنازعة، مبادرة الجزام والطريق تعبر دول مختلفة فيها دول صديقة

---

(١) عزت شحرور، مصدر سبق ذكره، ص٥٥.

(٢) Laurent Dupuis Les ١٨ principaux groups Islamite's armies dens lemonade، https://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Les-١٨ dist of vist/١١/٢/٢٠٢٢.

(٣) يربا الخراشي، هذا هو اكبر تحد امام المبادرة الحزام والطريق الصينية، مدونات الجزيرة، ١٠/١٠/٢٠١٨ يناير على الرابط https://blogs.aljazeera.net/blogs/ تاريخ الزياره٢٢/٢/٢٠٢٢.

وفيها دول تعيش خلافات وتوترات، لاسيما في المحيط الاسيوي علاوة على حجم المنافسة الدولية الذي سوف يظهر في عدد من المناطق، التي تعد من اساسيات المبادرة الصينية مثل القارة الأفريقية واسيا الوسطى يرى فيهما طموح دولية قد تشكل تحديات لبعضهما بقدر ما تتجه من فرص اقتصادية للمنطقتين وفي هذا الاطار هنالك احتمال وارد بان تتناسل المشاريع والاستراتيجيات المتشابهة للمبادرة، بالإضافة الى ذلك هنالك تخوف دول كثيرة من تضاعف طريق الحرير حجم الصادرات الصينية، دون جلب قدر من الواردات وهوما يمكنه انى يعمق العجز التجاري الذي تعرفة عدة دول مع الصين بما فيها الدول الاسيوية المجاورة للصين الا انه في عام ٢٠١٧ ولأول مره تم تسجيل زيادة في حجم واردات الصين من دول الحزام والطريق اسرع من صادرات الصين اليها حسب الموقع الرسمي للمبادرة بلغت قيمة واردات الصين من تلك الدول" ٦٦٦٦ " مليار دولار امريكي في عام٢٠١٧بزيادة نسبة ٢٠%مقابل زيادة صادرات الصين ب٨، ٥% مقارنة بالنسبة التي سبقتها. (١)

٢- النجاحات والتعاون الصيني الاسيوي في أطار مبادرة والطريق

على الرغم من التحديات التي واجهة الصين في مختلف جوانب المبادرة خصوصآ الجانب الاسيوي، الى ان الصين مستمرة في تنفيذها ولاشك ورشة عمل بهذا الحجم لابد من دراسة جميع ابعادها ومتطلباتها قبل التشريع في تنفيذها، هنالك عنصريين يمكن اعتبارهما ضمانات جديدة على الصين والتزامها بتنفيذ المبادرة ومشاريعها اولوية الدول الاسيوية في (٢) اطارها، استعدادات الصين لتنفيذ الاستثمارات التي تطلبها المبادرة يتطلب من الصين انشاء شركة في عام ٢٠١٤ شركة

(١) الموقع الصيني الرسمي لمبادرة الحزام والطريق، ٢٢ يناير ٢٠١٩ على الرابط التالي https://ara.yidaiyilu.gov.cn/noticia/word/٣٦٥٣٦.htm تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٢/٢٢.

(٢) يريا الخراشي، مصدر سبق ذكره، ص٥٧.

صندوق الحرير باستثمار بقيمة ٤٠ مليار دولار امريكي و١٠٠ مليار يوان صيني، ويمكن اعتبارهما ابرز الضمانات الصينية الاساسية لاستدامة المشاريع في المبادرة يهدف الصندوق الى دعم البنية التحتية في جميع المجالات الواقعة على الحزام والطريق، وهو يتكامل مع باقي بنوك التنمية الدولية، ومع انه صيني الاصل فانه اسيوي المقاصد ويرحب بكافة المستثمرين في الصين سواء من داخل الصين وأسيا اومن خارجهما [١] يمكن اعتبار الصين لا نشائها لبنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية هو احد الضمانات والمؤشرات لرؤية شاملة للتنمية الاقليمية في أسيا والتي تشكل مبادرة الحزام والطريق واحدة من عناصرها ويعد هذا البنك الذي يعد اول مؤسسة مالية يتم تأسيسه من طرف الصين افتتحت اعمال البنك في عام ٢٠١٦ وهي مؤسسة متعددة الاطراف برأس مال يبلغ حوالي ١٠٠ مليار دولار ٤٩% منها للصين مقرها في بكين تهدف تعزيز العوائد الاقتصادية والاجتماعية للدول الأسيوية من خلال استثمارات البنية التحتية ومختلف القطاعات المنتجة في، أسيا يبلغ عدد اعضاء البنك ٧٠ دولة من مختلف انحاء العالم. [٢]

وعلى الرغم من ان البنك الأسيوي مؤسسة متعددة الاطراف وليست اداة مالية لتنفيذ مشاريع المبادرة الصينية، الا انه تأسيسه يعكس التزام الصين بمحيطها الاسيوي لما يحمل من اهمية بالنسبة للصين والمبادرة، لأ نه الصندوق يضع الدول الأسيوية على رأس اهتمامه كما انَ هنالك ٢٥ مشروعآ مقترحآ قيد الدراسة وكلها تهم دول أسيا [٣] علما ان البنك الأسيوي ليست اداء صينية لتمويل المبادرة، انما هو يفسر حضور دول لا تدعم المبادرة بالضرورة اولها تحفظات عليها مثل الهند التي سيمول بها العدد الاكبر من المشاريع ويبلغ تسعة مشاريع يمكن اعتبار المؤسستين الماليتين احدى

---

(١) الموقع الرسمي لصندوق الحرير، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٢/١٢ على الرابط التالي http://www.silkroadfund.com.cn .

(٢) الموقع الرسمي للبنك الاسيوي، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٢/١٢ على الرابط التالي https://wwww.aiib.org/en/about-alibi/index.html .

(٣) الموقع الرسمي للبنك الاسيوي، مصدر سبق ذكره.

ضمانات الواقعة على قدرة الصين على استدامة المبادرة وتنفيذ مشاريعها، في اطار مبدا الكسب المشترك وتقاسم المنافع الذي تعتبره الصين من اولويات سياستها الخارجية الاقتصادية على الرغم من الاختلاف بين البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية عن صندوق الحرير من حيث كونه مؤسسة دولية متعددة الاطراف وليس جزء من المبادرة، وهو يتقاطع معا على مستويين انفتاحه على جميع اعضاء المجتمع الدولي الراغبة في الانضمام لذلك نجد من دول الاعضاء اربع دول من الدول الصناعية الكبرى واربعة عشر دولة من دول مجموعة العشرين وجميع دول دائميه العضوية بمجلس الامن باستثناء الولايات المتحدة الامريكية، كما ان البنك)يركز اساسا على الاستثمار في مجال الطاقة والنقل والاتصالات، وكل من شانه ربط المدن الصناعية والمراكز التجارية بالمحيط الاسيوي[١].

---

(١) Asian infrastructure finance ٢٠١٩ Bridging Borders: infrastructure to Connect Asia and Beyond ،Asian infrastructure investment Bank Report ،pdf.

الفصل الثاني

مبادرة الحزام والطريق ومواجهة التحديات

تمثل مبادرة الحزام والطريق هي احد الاستراتيجيات التي تتبعها الصين لغرض اهدافها الاقتصادية على الرغم ان لها ابعاداً اقتصادية الا انها تحمل ابعاد سياسية، ذلك لزيادة نفوذها الاقليمية والدولية والثقافية والامنية وهذا الابعاد تظهر مع التقدم في مشاريع المبادرة والتفاعل ما بين الدول، لدى الصين العديد من مقومات القوة الاستراتيجية تملك رؤية واضحة بشأن مصالحها، لذلك تسعى الى تنويع ادواتها لتحقيق مصالحها في ظل حجم المبادرة الكبير من حيث المستوى الإقتصادي والرقعة الجغرافية التي تغطيها ومن حيث الطبيعة السياسية والاجتماعية والاقتصادية والاوضاع الامنية المختلفة ما بين دول المبادرة، مع صعودها كقوة دولية والتطور الاقتصادي الذي تبنته عبر مبادرة الحزام والطريق اصبح هنالك تخوف قوة اقليمية ودولية كثيرة، لذا يبقى نجاح المبادرة مرتبطا بقدراتها على طمأنة جيرانها وحل الخلافات بالطرق الدبلوماسية، والا فان العديد من المعوقات سوف تضع في طريق المبادرة غير انه ذلك لا يمنع من وجود تحديات في طريق مبادرة الحزام والطريق، وتتسبب هذا المعوقات والتحديات بعرقلة المشروع وعدم بلوغ الهدف والتي سوف تصبح مرهونة في مدى قدرة الصين على مواجهة هذا التحديات والعراقيل التي تهدف من تعطيل المشروع او تأخيره ولغرض التعرف على اهم التحديات التي سوف تواجه مبادرة الحزام والطريق،قمنا بتقسيم الفصل الى ثلاث مباحث وقد تناولنا في المبحث الاول الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على الدول المشاركة، واهميتها بالنسبة لاقتصادات الدول المشاركة، واهمية بالنسبة للاقتصاد العالمي، واهميتها بالنسبة لدول غرب اسيا، واهميتها لمنطقة الشرق الاوسط، وتناولنا في المبحث الثاني التحديات والصعوبات امام مبادرة الحزام والطريق، والتحديات الاقتصادية للمبادرة، والجيوسياسية، والامنية، وتناولنا في المبحث الثالث، بدائل مبادرة الحزام والطريق واليات الصين لمواجهة التحديات، وفرص نجاح المبادرة وفشلها، واهم البدائل المتاحة امام الصين

.

المبحث الاول

الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على الدول المشاركة

تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية فئة من فئات المبادرات التنموية الكبرى التي يمكنها ان تدفع عجلة التطور والتقدم الاقتصادي العالمي برمته الى النمو بمعدلات أسرع من المعتاد لاسيما في حالة تنفيذها وفقآ للمعايير ولشروط النجاح والتوازن بين مصالح الدول المشاركة في المبادرة، كما يمكنها ان تعود الى المستوى الوطني للدول المشاركة بالعوائد التنموية والاقتصادية الكبيرة وهذا بخلاف اثآرها السياسية والاجتماعية والامنية ايضاً.تم تقسيم المبحث الى ثلاث مطالب المطلب الاول اهمية المبادرة بالنسبة لاقتصادات الدول المشاركة المطلب الثاني اهمية بالنسبة لاقتصاد العالمي المطلب الثالث اهمية على دول غرب اسيا (العراق)

المطلب الأول

أهمية المبادرة بالنسبة لاقتصادات الدول المشاركة

تحمل مبادرة الحزام والطريق اهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة للدول المشاركة بها اذ تعزز مكانة كل دولة من هذا الدول كشريك تجاري للصين صاحبة الاقتصاد الأكبر للنمو على مستوى العالم في الوقت الحالي، لذلك تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة بالنسبة لدول المشاركة في المبادرة للحصول على حصة من اسواق الواردات الصينية من مدخلات الانتاج من ناحية ومن ناحية اخرى فإن مشاركة هذا الدول في المبادرة تمكنها من الحصول على منتجات الصينية لتلبية احتياجات اسواقها المحلية، وتمثل فرصة كبيرة لدمج اقتصاد الدول المشاركة في مواجهة العولمة الجديدة التي

تلعب الصيندورا فيها لاسيما انها تهدف لكي تربط اقتصادات الدول المشاركة مع بعضها ومع الاقتصاد الصيني في مختلف المجالات ولاسيما في مجال البنية التحتية والخدمات اللوجستية والتنمية بمفهومها الشامل، وتجدر الاشارة الى ان الدول المشاركة حققت نمو واضحا في المجال الاقتصادي خلال السنوات الماضية(١).

انها حققت تقدماً ملحوظاً في مساهمتها بالصادرات العالمية حيث تظهر بيانات البنك الدولي ان هذا الدول الموزعة بين كل من مناطق اسيا والمحيط الهادي واوروبا وأسيا الوسطى والشرق الاوسط وشمال افريقيا وجنوب اسيا ارتفع نصيبهما من الصادرات العالمية من ٢٣% في العام ١٩٩٥ الى ما يقارب ال ٣٦% في العام ٢٠١٥، ومتوقع انها سوف تحقق المزيد من نصيبها خلال السنوات القادمة كما ان المشاركة في مبادرة الحزام والطريق تزيد من توفر فرص العمل بالنسبة الى الدول المشاركة، مما يعزز قدرتها على مواجهة البطالة (٢) وفي اطار قياس العوائد الاقتصادي المستقبلية التي من المتوقع ان تجنيها الدول المشاركة وفقا لدراسات اجراها منتدى التمويل الدولي لا جراء استطلاع الآراء ل ٢٦ بنكآ مركزيآ ضمن هذا الدول رجح ٦٧% من هذا البنوك الى ان المبادرة سوف تزيد من النمو الاقتصادي بمقدار ما يقارب ١.٥ خلال السنوات المقبلة اذ توقع حوالي ٢٥% من البنوك ان تتراوح الزيادة بين ٥.١ _٥.٥ نقطة مئوية، ومن المرجح على ان المشاركة في المبادرة تنعكس بصورة ايجابية على المستوى المعيشي للدول المشاركة، كما انه

---

(١) سفير الصين بالقاهرة، مبادرة الحزام والطري وفرت نحو ١٨٠ الف فرصة عمل، صحيفة الوطن، متوفر على الرابط : https://bit.lyl٢LcTsxD تاريخ الزيارة /١٠/٤/٢٠٢٢.

(٢) دراسة تظهر افاقا اقتصاديا واعدة للدول المشاركة في المبادرة، موقع اربيك نيوز، موجود على الرابط التالي: https://goo.gL/dyNWP٢KK ٢، تاريخ الزيارة ١١/٤/٢٠٢٢.

هنالك توقعات ان تسهم على قدرة هذا الدول على مواجهة الفقر لاسيما ان هذا الدول تمثل حوالي ثلثي سكان العالم وتصل نسبة عدد السكان الذين يعيشون تحت خط الفقر ما يقارب ال ٢٥% من اجمالي السكان كما هي الحال في (كينيا) ونحو ٢٣% في (اوزباكستان وجيبوتي) ونحو ٢١% في (لاوس)[١].

اولآ- أبرز هداف الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق:

لهذه المبادرة اهمية اقتصادية بالنسبة للدول المشاركة ويمكن لنا توضيحها في النقاط التالية:

١. تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لتطوير البنية التحتية في العديد من الدول التي عجزت عن تمويل مثل هذا المشاريع رغم اهميتها الى دفع عجلة التنمية، فالنموذج الصيني يقوم على اساس الاستثمار في البنية التحتية مما سوف يعمل على تنشيط التجارة والصناعة فهنالك العديد من الدول التي التحقت بالمبادرة تحتاج الى تمويلات ضخمة لتطوير بنائها والعديد منها لا يملك القدرة الكافية لتطوير هذا البنية، لذلك تعد مبادرة الحزام والطريق فرصة كبيرة لعديد من الدول التي تحتاج الى تطوير بنيتها الأساسية علما ان قيمة الاستثمارات بلغة حوالي٥٥.٨ مليار دولار عام ٢٠١٧. [٢]
٢. ان توفر البنية التحتية في الدول المنضمة الى المبادرة كالطرقات وشبكات الكهرباء والموانئ والكابلات الضوئية سوف يحفز من الاستثمارات في القطاع الاقتصادي وسوف يولد العديد من فرص العمل.

(١) Michele Rota ،Three opportunities and Road initiative ،The world Bank Blogs ،may ٤ ،٢٠١٨ ،accessible An dist of vist ٢٠٢٢/٤/١١ https://go.gL/dyNWP٢KK.
(٢) شنا ز بن قانة، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره١٠٤.

٣. ستسمح المبادرة بتحقيق النمو المتوازن بين مختلف اقاليم الدول مما سوف يخفف من الاضطرابات العنيفة وعدم الاستقرار.

٤. ما جذب الدول النامية للمشاركة في المبادرة الصينية هو ان الصين تؤكد على مبدا عدم التدخل في الشؤن الداخلية للدول عكس مبدا الدول الغربية.

ثانيآ – مكاسب الدول المنضوية في مبادرة الحزام والطريق:

١. مكاسب على المستوى الاقتصادي: ارتفاع نسبة الصادرات من دول أسيا والمحيط الهادي واوروبا وأسيا الوسطى والشرق الاوسط وشمال افريقيا ارتفاع نسبة الصادرات ومن المتوقع تزداد أكثر في السنوات القادمة.

٢. سجل الميزان التجاري – الصيني العربي عام ٢٠١٤ ارتفاعامن ٢٣٨، ٤مليار الى٢٥ ,٥ بمعدل سنوي بلغ ٢٥%كما قفزت واردات الصين من النفط العربي من ٤٠، ٥ مليون طن الى ١٣٣ مليون طن بمعدل نمو بلغ حوالي ١٢% ارتفعت عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من ٢، ٦ مليار دولار الى ٢٩، ٦ نسبة النمو بلغت ٢٧% اماالاستثمارات الصينية في الدول العربية فقد شهدت ارتفاعا ملحوظا٢٥ ,١٧ مليونا الى ٢، ٢ مليار دولار وهو ما جعل الاول أكبر شريك تجاري لدول العربي. [١]

٣. مكاسب على المستوى الاجتماعي والحضاري: حققت مبادرة الحزام والطريق في بعدها الاجتماعي والثقافي التواصل والتقارب بين الشعوب وتبادل الافكار والثقافات اذ أصبح الطب الشعبي الصيني منتشر في اغلب الدول العربية حيث اصبحت اغلب الطقوس الصيني موجودة

(١) علي صلاح، مصدر سابق ذكره، ص٦.

في الدول العربية كذلك العديد من الجاليات العربية تعيش في الصين وهي ناقلة لعاداتها وتقاليدها الاسلامية وخاصة العبادات الإسلامية.

٤. مكاسب على المستوى الجيوسياسي الدولي: نجحت الصين كقوة صاعدة من تحدي آليات النظام الرأسمالي الامريكي اذ ساهمت في النمو الاقتصاد العالمي. [١]

واقامت آليات التعاون الدولي في محاولة فك الارتباط بمؤسسات بروتن ودوز التي تهيمن عليها الولايات المتحدة الامريكية بشكل عام وتعزز موقع ودور الصين بفعل مبادرة الحزام والطريق ومشاريعها على مستوى بنية النظام الدولي وجعلها فاعلا نشيطا فيه.

ثالثآ – انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على الدول المشتركة فيها:

هنالك العديد من الانعكاسات السلبية لمبادرة الحزام والطريق على الدول المشاركة يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

١. كان من المفترض ان تساهم مبادرة الحزام والطريق من خلال الاستثمار في البنية التحتية في رفع مستوى التشغيل داخل الدولة المشاركة وتحفيز النمو الاقتصادي من خلال تحفيز الطلب على المواد المحلية في الواقع ان المبادرة لم تخدم سوى المصالح الصينية اغلب المشاريع تمنح للمؤسسات الصينية وان الصين لا تدعم فقط مشاريعها هذا ما اكده الوزير الصيني (لي كه تشانغ) في القمة الرابعة التي جمعت الصين مع دول اوروبا الشرقية والغربية. [٢]

(١) محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مجلة دراسات شرق اوسطية، العدد ٨٠ السنة ٢٠١٧ ص ٨٩.

(٢) pascal(ALLIZRD)pour La france ،les nouvells routes de soie; simple label economiqe ou nouvel order mondial / ٥/٢/٢٠٢٢/sur lesite on https://www.senat.Fr/notice-rapport/٢٠١٧/rl٧-٥٢٠-notice. html

٢. العديد من المشاريع التي انجزت لم تحقق الارباح رغم التكاليف الباهظة فمثلاً تم التخلي عن سكة الحديد التي تربط تنزانيا- بزامبيا بسبب قلة الصيانة وقلة الارباح المنتظرة وكذلك في سيرلانكا المطار الدولي (ماهيندا راجاباكسا) الذي كان من المتوقع ان يستقبل مليونا مسافرا لم يستقبل سوى العديد من المسافرين وميناء (هامبا نتوتا) الذي كلفته بلغت قيمته مليار ونصف لم يجلب عدد كبير من السفن الاخير فضل استعمال مينا كولومبو في سيرلانكا.

٣. ترغب الصين في شراء اراضي زراعية في المناطق التي تمر منها المبادرة ادت الى مخاوف السكان المحليين مثلا كازاخستان زادة مدة اجار الاراضي للمستثمرين الاجانب من ١٠ سنوات الى ٢٥ سنة هذا الامر واجه احتجاجات من قبل الشعب ادت الى سحب المشروع.

٤. بالنسبة للمناطق الاقتصادية الخاصة والسلع الصينية التي تخدم مصالحها. [١]

٥. هنالك العديد من التخوفات البيئية التي سوف تعكسها بعض مشاريع المبادرة خصوصاً انها تنص على بناء محطات الفحم على طول الممرات الجديدة التي تود الصين تأسيسها في المناطق المعنية في المبادرة في الواقع تخص فقط المؤسسات

٦. اكبر خطر ممكن ان تواجه الدول النامية هو خطر الديون التي من الممكن ان يلحق بها من المبادرة الصينية وتعد هذا وسيلة للصين لزيادة نفوذها والاستيلاء على البنية التحتية وبسبب ارتفاع التكاليف انسحبت باكستان من مشروع استثمار بقيمة ١٤ مليار دولار في عام ٢٠١٧ بسبب الديون وألغت كذلك ماليزيا عدة مشاريع بما فيهها مشروع خط سكك الحديد بقيمة ٢٠ مليار دولار هذا ما اكده رئيس وزراء ماليزيا وحذر من ان الصين تمارس نمطا استعماريا كما تنازلت سيرلانكا عن مينا(هامبانتو) لصالح الصين ل ٩٩ عام بسبب عدم قدرتها دفع مبلغ ٨ مليار دولار اذ ان المبادرة سوف تخلق عدد من الديون بالنسبة الى الدول المشاركة في المبادرة لاسيما الدول التي اقتصادها ضعيف[٢].

---

(١) عراقيل تواجه طريق الحرير، عل الموقع التالي https//:www.algazeera.net/news/reporttsandinte reviews تم الاطلاع عليه بتاريخ ١٤/٤/٢٠٢٢.

(٢) شناز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزم والطريق، مصدر سابق ذكره، ص١٠٥.

المطلب الثاني

أهمية المبادرة بالنسبة للاقتصاد العالمي

تتضمن المبادرة العديد من العوائد الاقتصادية المتوقعة وبصورة ايجابية على الاقتصاد العالمي واقتصادات الدول المشاركة، وهذا بالفعل ما ظهر على اقتصاد الدول المشاركة بدأت بالتطور والتقدم تدريجيا، ان الزيادة المتوقعة لنمو هذا الدول اقتصاديا في ظل مشاركتها بمبادرة الحزام والطريق سوف تضيف الى الناتج الاجمالي العالمي قيمة تتراوح بين ٤٢٢ مليار دولار كحد ادنى وبجانب دعم النمو الاقتصادي، فأن الحزام والطريق تدعم التجارة العالمية الى حد بعيد لاسيما انها تقوم بتبادل السلع ورأس المال بين الدول المشاركة [١] وبذلك قد ساهمت بنمو التجارة العالمية خلا السنوات الماضية، كما انها تهدف الى ربط الاقتصادات العالمية مع الاقتصاد الصيني، ولاسيما الدول النامية ذواصحاب الدخل المحدود حيث تقوم الصين بمساعدتها في انشاء المشاريع والبنية التحتية ذلك عن طريق دعمها اقتصاديا وتهدف الصين في خطتها لربط الاقتصاد العالمي هو السيطرة على الاسواق العالمية ومنافسة الدول الاقتصادية المسيطرة وهي كل من (الولايات المتحدة الامريكية واليابان ودول الاتحاد الاوربي) اذ ان الصين تدعم اقتصادات كافة الدول وكذلك رخص السلع الصينية هذا ما زاد من الطلب عليها اذان لم تقم في تاريخها باحتكار سلعها عكس ما تعمله الدول الاخرى ذات النفوذ الاقتصادي لذلك تعد الصين هي المصدر الأول على مستوى العالم للسلع وفي مختلف الصناعات التي تقوم به لتوفر الايدي العاملة والدعم المحلي الذي تقوم به الحكومة من اجل ازدياد التصدير للنهوض بالاقتصاد والمنافسة العالمية. [٢]

---

(١) محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، ٨٩.

(٢) مؤتمر الامم المتحدة لتجارة والتنمية (الاونكتاد)موجود على الرابط https://goo.gl/٣rwgp تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٨.

اولآ: الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد الدولي:

تتمثل اهمية مبادرة الحزام والطريق على المستوى الدولي في سياق استراتيجية الصين للصعود السلمي التي تعتمد على تنمية الاقتصاد وتتجنب اي مواجهة دولية لأنه المشروع يقوم على اساس الشراكة الاقتصادية مع اي بلد مستعد للانضمام الى المبادرة سواء كان هذا البلد واقع على الحزام او على احد طرق الحزام، كذلك تسعى الصين اعطاء المشروع ابعاد ثقافية وبيئية لكي لا ينحصر المشروع في المجال الاقتصادي فقط، يهدف المشروع الى استثمار مئات المليارات من الدولارات ومد طرق مواصلات حديثة بالإضافة الى مد انابيب النفط والغاز تعد الصين قوة عظمى وهي ثاني اقتصاد في العالم يبلغ تقريبا (١١.٥) تريليون دولار سنويا كما لديها ادخار محلي (٥) تريليونات دولار ولديه احتياط اجنبي يبلغ حوالي (٣) تريليون دولار [(١)] تعد الصين اداة انصاف لأغلب بلدان العالم بحدود (١.٨) ترليون دولار هذا الامر جعلها تمارس دورها كقوة اقتصادية عالمية كبرى للتأثير على النظام الدولي الراهن، وهذا بمثابة رسالة ومحاولتها لأنشاء نظام مالي عالمي بما يحقق المصالح ويعزز الدور العالمي كما ان المبادرة تشكل انعطافا رئيسيا تعكس تطوراً سياسياً واقتصادياً لتفاعل الصيني مع البيئة الاقتصادي [(٢)] وتحولها من مرحلة التكيف الى مرحلة جديدة تكون فيه هي الفاعل الدولي في تشكيل البيئة الدولية.

---

(١) شفيق شقير، طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة٬ الدوحة ٢٠١٧) ص ٢-٣.

(٢) اسوار براساد، الطريق الى التأثير، مجلة التمويل والتنمية، العدد ٥٤، (واشنطن: صندوق النقد الدولي، ٢٠١٧)، ص ٢٢-٢٥.

انَ طريق الحرير يمر بأكثر من (١٠٠) دولة ويمثل حوالي ٦٣% من سكان العالم ويغطي حوالي (٢٩%) من الناتج المحلي الاجمالي العالمي وربع مبيعات الصين في العالم من السلع والخدمات لأجل تحقيق اهداف المبادرة، كما ان الصين اعلنت انشاء صندوق بقيمة (٤٠) مليار دولار لتعزيز الاستثمار في البنية التحتية للدول التي يمر بها المشروع [1] كذلك تم انشاء طرق حديد ومطارات وموانئ في هذا الدول لدعم الترابط بين الدول والمبادرة ان تبني الصين لها، يمثل تطورا سياسيا واقتصادياً مهماً وهو ما يعبر عن انتقال الصين من التكييف مع النظام الاقتصادي العالمي والنظم الفرعية له مثل النظام التجاري والنقدي الدولي، محاولة الصين اصلاح النظم بمبادرة عالمية كما انها تتجه الى القيام بدور اقتصادي اكثر فعالية على الصعيد الدولي بما يتناسب مع حجمها الاقتصادي والتجاري ما بين القوة الصينية المتنامية وتجاهل الدول الرأسمالية الكبرى المسيطرة على النظام الاقتصادي الدولي، لهذا القوة والاصرار على معاملتها للصين كدولة عادية اكدت المبادرة على تشكيل مجموعة البريكس* وبناء التنمية التابع لها برأس مال ١٠٠ مليار دولار، لخلق نظام اقتصادي عالمي تأخذ فيه الدول النامية والصاعدة دور اساسي لرسم مرحلة الجديدة من العلاقات الاقتصادية وصياغة العلاقات فيما بين الدول، وفقا الى الرؤية الصينية وبصورة توافقية بين الصين والدول التي تشاركها في هذا النظام الاقتصادي الجديد [2] وفي اطار قياس العوائد الاقتصادية

---

(١) نهله محمد، طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة، مجلة شؤون عربية، العدد ١٧١، (القاهرة: الامانة العامة لجامعة الدول العربية، (٢٠١٧)، ص١٦٣.

(٢) د.نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثره على الامارات، بحث منشور على الرابط:http://www.economy.gov.ae/Economical-Reports ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٥.

لمبادرة الحزام والطريق اغلب التوقعات تشير الى انه المبادرة سوف تعود بصورة ايجابية تبدا هذا الاثار في ايجاد طريقها الى التطبيق من خلال اقتصاد الدول المشاركة فيها. [١]

اذ بلغت الحجم الاجمالي لاقتصاديات هذا الدول (٢٨.٢) ترليون دولار اي انه ما يساوي (٣٥%) من الحجم الاجمالي للاقتصاد العالمي البالغ نحو(٧٩.٩) ترليون دولار ان زيادة النمو الاقتصادي لدول المشاركة في المبادرة تضاف الى الناتج الاجمالي العالمي تتراوح بين (٤٢٢) مليار دولار كحد ادنى ونحو (١.٦) كحد اقصى خلال السنوات المقبلة وهذا من شانه ان يرفع معدل النمو العالمي نحو (٠.٥) نقطة مئوية (١.٩) نقطة مئوية خلال نفس المدة كذلك المبادرة تدعم التجارة العالمية الى حد بعيد ولاسيما انها قائمة على تبادل السلع والخدمات ولقد ساهمت المبادرة في تعزيز نمو التجارة العالمية اذ بلغ [٢] التبادل التجاري بين الصين والدول الملتحقة بالمبادرة (١.٠٢) ترليون دولار عام ٢٠١٦ وارتفعت الى (١.٢) عام ٢٠١٧ بلغ النمو (١٧.٨%) وفي نفس الوقت الذي لم يتجاوز معدل النمو لتجارة العالمية (٨.١%) فقد ساهمت هذا الدول بمفردها نحو (١٤%) من الزيادة في التجارة العالمية في عام ٢٠١٧ حيث انه رفع نصيب التجارة العالمية من (٦.٣%) الى (٦.٩%) ويمكن للبعد الجيوستراتيجي هو رغبة الصين الاستقرار والثقة مع دول الجوار والاستقرار الاقليمي اهم ما تطمع الية الصين هو تغيير النظام الدولي من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة

---

(١) احمد السيد نجار، مصرا لعرب ومبادرة الحزام والطريق ومستقبل النموذج الصيني، ط١(القاهرة: دار ابن رشد، ٢٠١٧)، ص٢٨.

* دول البريكس: وهي تشمل كل من (البرازيل وروسيا والصين والهند وجنوب افريقيا) هذا الدول تهدف الى ضمان مصالحها الاقتصادية التي تساهم بنمو الاقتصاد العالمي.

(٢) علي صلاح واخرون، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل، العدد ٢٦، (ابوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠١٨)، ص٧.

الى نظام متعدد الاقطاب تسعى الصين الى فتح افاق جديدة على المستوى الدولي اذ تمثل المبادرة هدفاً مهماً متفقاً عليه من قبل دول البر يكس **(برازيل. روسيا. الصين. الهند. جنوب افريقيا)** [(١)] الذي تؤدي فيه الصين دوراً فاعلاً لأعاده صياغة الاقتصاد الدولي ان المبادرة تزامنت مع تحالفات اقتصادية قامت به الصين مع دول مختلفة بهدف كسر نفوذ الدول الكبرى على الاقتصاد الدولي حيث انها عملة تحالفات قوية ومهمة لكسر نفوذ الولايات المتحدة على الساحة الدولية كما ان المبادرة تعد تحديا لمثلث القوى التقليدي (الولايات المتحدة، الاتحاد الأوربي، اليابان) التي تسيطر على الاقتصاد الدولي وفرصة الدول الصاعدة اقتصاديا في اعادة ميزان الدولي.

القوة على اساس مما يعزز طموحات تكتل (بريكس) في انها نظام احادي القطبية واستخدام نظام متعد الاقطاب، اما على صعيد الاستثمار متوقع من المبادرة سوف تسهم في تدفق الاستثمارات العالمية [(٢)] خلال السنوات القادمة وتشير التقديرات الى ان بلغ الاستثمار عن طريق المبادرة حوالي (١٤.٥%) خلال الا شهر الاولى من العام ٢٠١٧ اما يتعلق بمستقبل الاستثمارات، من المتوقع انها في السنوات الخمسة المقبلة تبلغ حوالي (١٠) ترليون دولار في حالة توفير التمويل الازم لتنفيذ مشروعات المبادرة وتناسقاً مع التطورات الاقتصادية المتسارعة متوقع ان تتغير خارطة الاقتصاد العالمي خلال الثلاثين عام القادمة من المتوقع ان الصين سوف تزيح الولايات المتحدة على الهيمنة على الاقتصاد العالمي بحجم ناتج محلي يقدر (٥٨.٥) ترليون دولار والهند تأتي بالمرتبة الثانية

---

(١) باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرون، مصدر سبق ذكره، ص١٩١.

(٢) منصور ابو عزام، الهيمنة الناعمة لصين على الحزام والطريق، تقرير جريدة الاهرام (٥ شباط ٢٠١٨)، على الرابط:http://www.ahram.org.eg/news/٢٠٢٥٤٨ تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٦.

بناتج محلي يقدر (٤٤.١) ترليون دولار اما الولايات المتحدة من المرجح في المرتبة الثالثة بناتج محلي يقدر(٣٤.١) ترليون دولار وتحتل إندونيسيا المرتبة الرابعة بناتج محلي يقدر (١٠.٥) [١] ان الصين في التجارة الدولية نهض وتطور بمعدلات ربح معتدلة وحتى منخفضة مستفيدة من الفروق في تكاليف عنصر العمل المنتجات الصينية ضلت بمعدلات ربح عالية، بعيدة عن الارباح الاحتكارية هذا ما دفع الاقتصاد الصيني الى التوسع ان الصادرات بين الصين والدول الواقعة على الحزام بلغت حوالي (٩١٥) مليار دولار اكثر من ربع قيمة التجارة الصينية اما حجم الاستثمارات لشركات الصينية تجاوز (٥٠) مليار دولار عام ٢٠١٧. [٢]

اذ ساعد في بناء حوالي ٥٦ منطقة تعاون اقتصادي وتجاري مما ادى الى تحقيق عائدات تقدر بمليار ومائة مليون دولار، ان النظام الاقتصادي الدولي الراهن شهد تغيرات كبيرة من حيث المنافسة حيث كان الاقتصاد العالمي يتسم بالقطبية الثلاثية لسنوات القليلة الماضية تشمل كل من (الولايات المتحدة واليابان والا تحاد الأوربي) الى ان الصين ظهرت في المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة من حيث الاقتصاد العالمي، مما حفز الصين الى تبني مبادرات اقتصادية قائمة على شراكات متبادلة مع الدول النامية، وركزت الصين على استخدام القوة الناعمة في علاقتها الاقتصادية، لتصبح لها دورا دوليا يتناسب مع ما تملك من مؤهلات تجعلها منافسة للولايات المتحدة الامريكية[٣].

س

---

(١) نقلا عن احمد ماجد، الانعكاسات الاقتصادية للشراكة الاستراتيجية الشاملة بين الامارات والصين، تقارير اقتصادية، بلا عدد (وزارة الاقتصاد: ابوظبي، ٢٠١٨)، ص٣.

(٢) احمد السيد نجار، مصر العرب ومبادرة الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره، ص٢٨.

(٣) دهقاني يعقوب، الصين ومشروع طريق الحرير دراسة في الانعكاسات الاستراتيجية على الاقتصاد والتنمية في افريقيا، ضمن كتاب دور الثقافة الاستراتيجية في توجيه السياسة الصينية تجاه دول المغرب العربي ٢٠٠١-٢٠١٧، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، (٢٠١٨) ص ٩٥-٩٦.

المطلب الثالث

أهمية المبادرة على دول غرب أسيا

تعد منطقة غرب اسيا من المناطق المهمة بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق لكونها تربط كل من قارة اسيا وافريقيا واوروبا، لذلك تدرك الصين اهمية هذا المنطقة وما يمكن ان تقدمه هذا المنطقة من تسهيلات تساهم في انجاح هذا المبادرة لذا سوف يتم التركيز على العراق في هذا المطلب، لأهميتها في المبادرة الصينية.

أولا: أهمية المبادرة بالنسبة للعراق:

عندما اعلنت الصين عن مبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٣ اعلنت عن الدول التي تقع على ممرات المبادرة وبلغت ٦٥ دولة، وبدءت الدول الاخرى تعلن انضمامها تباعا بعدما وقعت الصين على مشاريع استثمارية مهمة الإنضمام الى المبادرة على شكل نوعين النوع الاول شكلي وهو الذي يشمل الدول التي تقع على ممرات المبادرة، اما الثاني هوا لانضمام الرسمي حينها تعلن دولة ماء تأييدها للمبادرة ويتم الاعلان من قبل قادتها بتصريح رسمي [(١)] لذا نجد ان العراق انظم الى مبادرة الحزام والطريق ثلاث مرات الاول في عام ٢٠١٣ عندما تم الانضمام كعضو (شكلي) والثاني اصبح عضو رسمي عندما وقع مع الصين على اتفاقية الحزام والطريق الى جانب الاتفاق على شراكة استراتيجية بين البلدين في ٢٢ من كانون الاول ٢٠١٥ اثناء زيارة رئيس الوزراء العراقي (حيدر العبادي) الى الصين ولم تنفذ آنذاك الاتفاقية واصبحت مجرد حبر على ورق بسبب المرحلة

---

(١) اتفاقية الحزام والطريق بين العراق والصين: هي اتفاقية تعاونية ضمن اطار المبادرة وقعت في بكين وتضمنت ٧ مواد لتعاون بين البلدين، موقع عراق ٢٤، اتفاقية الحزام والطريق التي وقعها العبادي مع الصين، نشرت بتاريخ ٢٠٢٠/١/١٦ على الرابط: https://Iraqi٢٤.com/news/pdf/١٢١٩٤ ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٨

الصعبة التي كان يمر بها العراق من الحرب على داعش والصراعات السياسية [١] اما الثالثة هي خلال زيارة رئيس الوزراء (عادل عبد المهدي) في ايلول من العام ٢٠١٩ حين وقع على ثمان مذكرات تفاهم في المجالات المالية والامنية والتجارية والتعليم والاعمار والثقافة والاتصالات والخارجية وكان من اهمها الاتفاق بين وزارة المالية العراقية والمؤسسة الصينية لضمان الصادرات وايضاً وقعت اتفاقية بين وزارة المالية العراقية و وزارة التجارة الصينية بشان اعادة اعمار العراق بعد داعش.

ومذكرة تفاهم بين الاتصالات العراقية ومكتب الملاحة الجوية في الاقمار الصناعية وايضاً مذكرات تفاهم بين وزارة الدفاع والداخلية والامن العام الصيني ومذكرة بين الخارجية الصينية والخارجية العراقية بشأن الاراضي المخصصة للبعثتين الدبلوماسيتين، وكذلك مذكرة التعليم العالي بين وزارة التعليم العراقية والاعلام في مجلس الدولة لأنشاء مكتبة صينية في جامعة بغداد [٢] كانت هذه الاتفاقيات، الى جانب ٧ مذكرات تفاهم وقعها عادل عبد المهدي خلال زيارته الى الصين عام ٢٠١٩ ضمن برنامج يمكن تسميته النفط مقابل الاعمار، وهي عبارة عن قرض صيني يبلغ حوالي ١٠ مليار دولار يتم تسديدة عن طريق عائدات النفط بمعدل ١٠٠ الف برميل يومي تبلغ قيمتها ٢ مليار دولار سنويا، بالأسعار العالمية للنفط وهي مستمرة لغاية ٢٠٣٨ عن طريق اربع حسابات معينه يتولى البك المركزي العراقي مسؤوليتها وهي كل:

---

(١) عمر هاشم دنون الحيالي، السياسة الخارجية الصينية اتجاه العراق بعد عام ٢٠٠٣وافاقها المستقبلية، دار الأكاديمين للنشر والتوزيع، ط١، الاردن، ٢٠١٥، ص١٩.

(٢) صحيفة الاستقلال، زيارة عبد المهدي لبكين هل يرهن العراق نفطة مقابل الاعمار، تقرير نشر بتاريخ ٢٠١٩/٩/٣٠/ على الرابط http://new.alestiklal.net تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٨.

١- حساب التسويات: وهو الذي يتم فيه ايداع صافي الايرادات النفطية وبنحو ١٠٠ الف برميل يومي ضمن تصدير لشركتين حكوميتين صينيتين ويحتفظ هذا الحساب بوديعه قدرها ١٠٠ مليون دولار.[١]

٢-مجموعة الحساب الثاني: هو حساب مخصص لخدمة الديون للحاجة المستقبلية عند الاقتراض من المصارف الصينية لضمان تمويل مشاريع الاعمار في العراق.

٣-مجموعة حساب اعادة الدفع: هو يتم فيه ايداع نسب مساهمة العراق البالغة ١٥% من قيمة كل قرض.

٤-حساب الاستثمار: هو حساب سوف توضع فيه الأموال العراقية الفائضة التي لم تستخدم في الحساب الثالث وتكون تحت تصرف الحكومة العراقية وضمن الموازنة الاتحادية ان مدة الاتفاقية هي ٢٠ عام بدون شروط جزائية وتندرج ضمن اتفاقيات الصداقة في حال نجحت الحزمة الاولى من المشروعات ورغبة العراق في زيادة الاستثمار يتم دفع سقف مبيعات النفط الى ٣٠٠ ألف برميل يوميا وتزيد الصين القروض حوالي ٣٠ مليار دولار، وشهدت الاتفاقية جدلا واسعا في الساحة السياسية العراقية هناك من يؤيد وهناك من يعارض.

ثانيا: ايجابيات المبادرة بالنسبة للعراق:

تعد هذه الاتفاقية من اهم الاتفاقات التي عقدت بالعراق بعد عام ٢٠٠٣ استناداً الى جملة من النقاط سوف نذكرها:[٢]

١. الاتفاقية خالية من اي شروط جزائية وهي تعد اتفاقية صداقة.

---

(١) مظهر محمد صالح، بنود الاتفاقية العراقية الصينية، وكالة انباء براثا، نشر بتاريخ ٢٠٢٠/١/١٤ على الرابط:https://burathanews.com/Arabic/reports/٣٦٢١١٤ تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٨.

(٢) عبد الوهاب جبار، صحيفة البينة الجد يده، الاتفاقية العراقية الصينية تدخل حيز التنفيذ، ا لعد ٢٣٢٤١، ١٤ متاح على الرابط:http://albayyana-new.net/conttent.bhbid تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٩.

٢. نسبة النفط المصدر حسب الاتفاقية ٢.٢% من حجم الصادرات النفطية العراقية البالغة ٤، ٥%مليون برميل يوميا لذلك تكون الاضرار بسيطة في حالة التعثر.
٣. نسبة الفوائد على القروض الصينية منخفضة والقروض هنا تعد تسهيلات مالية.
٤. المدة طويلة سوف تعطي العراق اريحية في التسديد حيث ان المدة تبلغ ٢٠ عام ولا تؤثر على الميزانية. (١)
٥. تعمل هذه الاتفاقية على ابعاد الاحزاب السياسية من التدخل في المشاريع لأنها ستكون عن طريق الشركات الصينية.

ثالثا: سلبيات المبادرة بالنسبة للعراق:

١. تعاني الاتفاقية من نقص في المعلومات مما اثير حفيظة بعض الأحزاب.
٢. الخوف من الوقوع بفخ المديونية الصينية ومن الممكن عدم قدرة على تسديد الديون.
٣. قيام الشركات الصينية وحدها بتنفيذ المشاريع عدم تضمين الايدي العاملة العراقية.
٤. العراق عانى من ديون كبيرة تقدر ب ١٣١ مليار دولار وأن الاتفاق سوف يثقل كاهل العراق بالديون.(٢)

رابعا: التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في العراق:

يواجه العراق العديد من التحديات والصعوبات بسبب انضمامه الى مبادرة الحزام والطريق الصينية ومن أبرز هذا التحديات:

---

(١) موقع عرب نيوز الصيني، شركة صينية تباشر بمحطة كهرباء شمال بغداد خبر نشر بتاريخ ٢٠١٩/٨/٣٠ على الرابط: http://arabnews.com تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/١٩.

(٢) الخطابي، عبدالعزيز رمضان علي، ٢٠١٦.ميناء مبارك واثره على العراق، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد١٤، العدد٥١، بغداد، العراق. ص٢٢.

١١: التحديات الداخلية:

أ–قلة التمويل: تمويل الميناء في البداية يتم عن طريق الخطة الاستثمارية لوزارة النقل وأن الحكومة العراقية لم تعطي اولوية لهذا المشروع بل عملت على مشاريع اخرى لجلب الربح الاقتصادي للعراق.(١)

ب .الوضع الامني الهش: الوضع الامني في العراق غير مستقر دائما ما يعطل العمل في ميناء الفاو الكبير وعرقلة سير العمل وعدم وجود بيئة امينة لدخول الشركات الاستثمارية.

ج.الفساد المالي والاداري: ان تواطؤ بعض المسؤولين العراقيين ولاءاتهم لدول الاخرى من اجل مصالح شخصية الذين سعو في عرقلة انشاء ميناء الفاو الكبير بكل الوسائل غير الشرعية، المشروع لأكثر من ١٥ عام على الرغم من تعاقب الحكومات.

د.البنية التحتية المتهالكة: تمتاز الطرق الخدمية بقدمها وعدم تطورها وعدم وجود منشئات خدمية تربط الميناء بمركز المدينة مما يؤخر كثيرآ الانجاز. (٢)

ثانيا: التحديات الاقليمية:

١– **ميناء مبارك والربط السككي:** شرعت وزارة النقل الكويتية العمل بميناء مبارك بعد عام من اعلان وزارة النقل العراقية بوضع حجر الاساس لا نشاء ميناء الفاو الكبير اذا اشار وزير التنمية الكويتي (احمد الفهد) انه تم التعاقد مع شركة هونداي الكورية على الانشاء هذا الميناء يحمل اهدافا

---

(١) المرسومي والجزائري، نبيل جعفر وحسين حيدر، ٢٠١٩.الاهميةالاقتصادية لميناء الفاو الكبير، ط١، دار الايام لنشر والتوزيع، عمان، الاردن ص٣٢.

(٢) عبد العزيز الخطابي، مصدر سبق ذكره ص٢٢.

كبيرة من شأنها ان تحول الكويت الى مركز تجاري دولي هذا ما تسعى اليه الكويت لإجهاض ميناء الفاو الكبير.

هنالك عدة اهداف من انشاء ميناء مبارك [١]

أ-الهدف الاول افشال ميناء الفاو وعدم اطلالة العراق على البحار والمحيطات.

ب-انشاء ميناة مبارك ينذر بأزمة اقتصادية بين العراق والكويت.

ج-نفذت الكويت المرحلة الأولى وباشرت بإنشاء السدود الكونكريتية.

د-تسعى الكويت الى استمالة بعض المتنفذين في الحكومة العراقية لربط ميناء مبارك بالقناة الجافة وهذا يمثل قتلا لا نشاء ميناء الفاو.

ه-الاضرار اقتصاديا بالعراق جعل تجارته الخارجية مرهونة بموانئ الدول العربية الواقعة على الخليج العربي بواسطة الترانزيت. [٢]

ثالثا: التحديات الدولية:

العديد من الدول بدأت مخاوفها من تنفيذ المبادرة مع العراق لشعورها بأن مشروع ميناء الفاو سيضر بمصالح التجارة مستقبلا فحولت الدول عرقلة المشروع بكافة الطرق ومن هذه الدول:

أ-الامارات العربية المتحدة: الأمارات تريد ان تهيمن وحدها على كل موانئ المنطقة كان الإماراتيون قلقين من انشاء ميناء الفاو لكونه سوف يؤدي خدمة الترانزيت على مستوى العالم

(١) جعفر محمد راضي، ٢٠١٣. الاثار الاقتصادية لميناه مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصاد الخليجي، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العدد٢٤ ، البصرة. العراق ص٤٣.

(٢) عبد العزيز ألخطابي، مصدر سبق ذكره، ص٢٠.

لأن ميناء الفاو الكبير سيعمل على استقبال السفن مباشرة دون خدمة الترانزيت وهذا يعني خسارة الامارات اموال ضخمة.

ب-مصر العربية: مصر متضررة من المبادرة لأَ نه المبادرة سوف تنهي هيمنة قناة السويس هذا ما تحدث به خبير الاقتصاد في مصر وكانت اعينهم منصبة على ميناء الفاو لاَ نه سوف يكون اقصر الطرق البديلة لقناة السويس. [١]

ج-دور السعودية والولايات المتحدة (واسرائيل):

هناك اسباب جيوسياسية تدفع كل من السعودية والولايات الامريكية المتحدة واسرائيل لعرقلة ميناء الفاو الكبير، لأنه في حالة تخلص الاقتصاد من الاعتماد على النفط وقام بإنشاء مشاريع اخر لإيراداته ومنها ميناء الفاو الكبير وربطة بطريق الحرير الدولي الجديد هذا يعني عودة العراق الى قوتها ونفوذها في المنطقة لذا قامت السعودية بإنشاء مدينة (نيوم) على البحر الاحمر، وخصصت اكثر من ٥٠٠ مليار لا نجازها بدعم من الولايات المتحدة واسرائيل لتكون منافسا قوياً لميناء الفاو وتكون مكملا للمبادرة من السعودية وصولاً الى موانئ اسرائيل ومن ثم الى اوروبا[٢].

(١) المرسومي ابراهيم، نبيل جعفر، وزينب حسين، ٢٠١٩.مصدر سبق ذكره ص٣٢ .

(٢) المرسومي ابراهيم، نبيل جعفر، وزينب حسين، ٢٠١٩.مصدر سبق ذكره ص٣٥ .

المبحث الثاني

التحديات والمعوقات امام مبادرة الحزام والطريق

لا شك في الامر ان الصين سوف تواجه عدة تحديات مستقبلا منها اقتصادية وجيوسياسية وأمنية خصوصاً مع توسع البصمة الاقتصادية لها على مستوى العالم والتحدي الاكبر لها هو إيصال نواياها ورؤيتها للحزام والطريق لأن الصين تهدف الى الوصول الكي تكون قوة عظمى عالمية ومن أبرز هذه التحديات.

المطلب الأول

التحديات الاقتصادية

يواجه الاقتصاد الصيني العديد من التحديات على الرغم من ان الصين قوة صناعية عالمية الا انها واجهت عدة تحديات اقتصادية ومن اهم هذه التحديات:

اولآ- اختلاف الأنظمة والسياسات الاقتصادية بين دول المبادرة حيث تمثل أحد اهم العوائق الاقتصادية بين دول المبادرة واحد عقباتها التي يتطلب تنسيقاً عالياً بين دول المبادرة التي كل انظمتها الاقتصادية مختلفة. [١]

ثانيآ-غياب الإطار المؤسساتي على الرغم من مرور عدة اعوام فإنها ركزت على الدعاية أكثر من المضمون كما انه لحد الان لم تصدر خارطة رسمية حول الدول التي سوف تمر بها المبادرة لا نها تعاني من الضبابية وعدم الوضوح سواء على صعيدها النظري او التنفيذي. [١]

(١) واثق علي الموسوي، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج١(عمان دار الايام للنشر والتوزيع (٢٠١٩) ص٢٠٩.

ثالثآ–ثقل الاعباء المالية الا زمه لتنفيذ المبادرة اذ تعاني اغلب الدول المنتمية الى مبادرة الحزام والطريق تعاني من ضعف في الموارد المالية المتاحة بيد الحكومات والبنوك المركزية وتلك التي يستطيع الاقتصاد الوطني توليدها فضلا عن تراجع القطاعات المصرفية المتطورة هذه ما يعني ان الاعباء المالية سوف تلقى على الصين والمؤسسات التابعة لها وتلك التي انشئت خصوصا للمبادرة مثل بنك التنمية الصيني تبلغ في تكلفت المبادرة البالغة (٥) ترليون دولار في هذا الإطار يمكن الاشارة الى التأخر في تنفيذ بعض المشاريع حيث تم الغاء بعض المشاريع نتيجة التكاليف الباهظة. [٢]

رابعآ–ظهور مشاريع منافسة تمتلكها بعض القوة الدولية لمنافسة لمبادرة الحزام والطريق الصيني اذ ان روسيا تمتلك الاتحاد الاقتصادي الأوراسي تسعي لاستخدامه لتقوية نفوذها في منطقة اوراسيا وتحديدا اسيا الوسطى وشرق اوروبا فضلا عن تطلعات الولايات المتحدة الامريكية التي تسعى الى صياغة شراكات مع اليابان والهند واستراليا من اجل ان تبني مشاريع منافسة الى مبادرة الحزام والطريق هذا الامر يرجح الى ان التنافس من المتوقع ان يتحول الى نزاع. [٣]

خامسآ–تأخر الحصول على عوائد المبادرة لا نه المبادرة تعد من المشاريع الانتمائية ذات الاجل الطويل لذلك تتأخر عوائدها بشكل سريع وهذا سوف يؤثر على اقتصادات الدول الصغيرة المشتركة في المبادرة الصينية، كذلك من المتوقع التأخر قد يضع هذا الاقتصادات امام ازمات مالية ناتجة من الديون الممنوحة لها من الصين ومؤسساتها المالية بسبب القروض التي تمنحها الصين الى الدول ذات الاقتصادات المنخفضة.

---

(١) عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات: الجزيرة، الدوحة، ٢٠١٧) ص٢ على الرابط https://www.lebarmy.gov تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٠.

(٢) علي صلاح، واخرون، مصدر سابق ذكره، ص٨.

(٣) علي صلاح,مصدر سبق ذكره، ص٨.

سادساً– التحديات الاقتصادية التي تواجه مبادرة الحزام والطريق على المستوى المحلي هو عدم سلاسة الانظمة والاليات التابعة لوزارة الخارجية فضلا عن المشكلات المرتبطة بالشركات المملوكة لدولة لاسيما المتعلقة بالاستثمارات الخارجية.

سابعاً–كذلك تمر الطرق البرية في المبادرة في مناطق جبلية وصحراوية مما يصعب عملية انشاء البنية التحتية وسكك الحديد وأحيانا تنجز في مناطق ذات كلفة سكانية قليلة فمثال على ذلك خطة سكة الحديد التي تربط بين بلغراد ببودابست فلا يمر على مدينة (زيجيد) وهي ثالث أكبر مدينة في المجر وهذا يؤثر على المشروع. (١)

ثامناً–قد تتصدم المبادرة باختلاف السياسات الاقتصادية والقيود المفروضة على الاستثمارات الاجنبية ادى الى ان تكون أكثر اهمية في مناطق دول المبادرة مقارنة بالمناطق الاخرى وبحسب المؤشرات والدراسات تشير الى ان في اسيا الوسطى يستغرق الامر بالنسبة للاستيراد البضائع يصل الى ٥٠ يوم اما بالنسبة لبعض الدول قد يستغرق الامر اقل من عشرة ايام فضلا على ان دول المبادرة تملك سياسة استثمار اجنبي مباشر اكثر تقيدا وارهاقا من دول منظمة التعاون الاقتصادي. (٢)

تاسعاً–مع انتشار فيروس كورونا وضعت قيود على السفر واغلاق الموانئ والرحلات الجوية ومنع العمال الصينين من العودة الى العمل في مواقع المبادرة في مختلف انحاء العالم في حين ادى اغلاق المصانع الصينية الى توفر الات ومواد الخام لمشاريع المبادرة التي اعاقة تلك المشاريع من المظي قدما مما أحدث الاضطراب والتأخر في المواعيد النهائية وزيادة التكاليف الاضرار في انشاء البنية التحتية.

(١) شناز بن قانة الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مصدر سبق ذكرة، ص ٥٣.

(٢) Michele ruta ،three Opportunities and three Risks of the Beltane Road٢ initiative MAY ٢٠١٨ on the link https://blogs.worldbank.org/trade/three-٠pportunities and – three-risks-belt-and road –initiative date of visit /٢٠٢٢/٢٥/٤/ .

على الرغم من المزايا الاقتصادية التي سوف تحصل عليها الدول الأوربية الى انه الدول الكبرى لها هاجس من هذا المشروع الضخم وخوفا من مساعي ومطامح صينية لتغلغل في أوروبا على الرغم من الترحيب الذي لقت المبادرة الا انها كانت هنالك مخاوف منها حيث ان اوروبا منقسمة بين متفائل وقلق ومن اهم اسباب قلق وخشية الدول الاوربية من المبادرة الصينية [١]

يكمن في عدد من النقاط :

١-الخوف من السيطرة الاقتصادية الصينية على الاسواق الاوربية اذ ان اغلب الدول الاوربية تخشى من تدفق رؤوس الاموال الصينية في اوروبا وقيامهم بشراء المرافئ والمصانع والمصالح التجارية والصناعية وهناك خوف اخر من استحلال المنتجات الصينية الرخيصة للأسواق الاوربية وتأثيرها في قطاع الصناعة الاوربي حيث ان البضائع الاوربية سوف تتأثر نتيجة تنفيذ المشروع لأنه سوف يعمل على تسهيل دخول المنتجات الصينية الى اوروبا.

٢-على الرغم من المردود الاقتصادي للمبادرة خاصة على دول اوروبا الشرقية المؤيدة للمشروع الا ان دول اوروبا الكبرى تخشى كثيرة من السيطرة الصينية على اوروبا لأن المكاسب الاقتصادية لن تغفل عن المكاسب الاستراتيجية. [٢]

٣-ومن جانب اخر فان سيطرة الصين على اسيا وافريقيا والشرق الاوسط سيضر بالمصالح الاوربية لا نة هذه المشروع سوف يخسر الدول الاوربية نفوذها الاقتصادي في أسيا وافريقيا وهذا الامر سوف يظل بالمصالح الاوربية في اغلب مناطق العالم بالإضافة الى ان امريكا تعمل على افشال المشروع

---

(١) موقع الحياة على الرابط: http://www.alhayat.com/article/٩٠٨٦٩٤ تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٤.

(٢) موقع الخليج اون لاين على الرابط: http://alkhaleeg.com online تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٤.

عن طريق حلفائها في اوروبا لأنه ترى انه يضر في مجمل مصالحها الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية وسوف يتوسع النفوذ الصيني. (١)

هناك مجموعة من النقاط من خلال تقييم الخبرات المتعلقة بمبادرات الربط والتعاون الاقليمي في اسيا ويمكن تلخيصها نقاط رئيسية:

١- أن المناطق الصينية على طول الحزام الاقتصادي هي مناطق اقل نمو ولا يوجد فيه كثافة سكانية عالية وتكاد البنية التحتية تنعدم فيها وهذا يتطلب استثمارات ضخمة ومدة زمنية اطول.

٢- هناك عراقيل تعرقل التكامل الاقتصادي (٢) بين الدول تقع على طول الطريق معقدة وتشمل اختناقات متشابكة فيما يتعلق بالبنية التحتية والاسواق المالية والتجارية وعند التغلب على هذا الحواجز سوف تكون هنالك امكانية لنمو الاقتصادي.

٣- يعد تحسين النقل وتطوير الطاقة هو الاساس لبناء التكامل الاقتصادي اقوى واوسع وهنالك امكانية غير مستغلة لتجارة الطاقة.

٤- التدابير المتخذة لتطور التجارة ليست لها اساس لضمان فوائد الاستثمار في البنية التحتية الى انخفاض في التكاليف المتصلة بالتجارة اذ ان الكمرك يؤثر في اطالة الوقت وزيادة التكلفة عبر النقل عبر الحدود. (٣)

٥- ان تأثير البنية التحتية على فرص النمو الاقتصادي مبالغ فيه في بعض الاحيان وهو عنصر واحد في المعادلة هنالك عدة قضايا اخرى يجب معالجتها ان تكلفة ليست هي دائما القيد الذي يمنع توسع التجارة حيث تكون تكاليف النقل البحري اقل عموما من تكاليف النقل البري.

---

(١) موقع سكاي نيوز العربية على الرابط: https://www.skynewsarabia.com/business/١٢٠٣٤٩٢ تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٥.

(٢) وانغ جيا ن، ا لعلاقات الصينية –الشرق اوسطية من منظور الحزام والطريق 'تقارير مركزا لجزيرة لدراسات، قطر، ٢٠١٧، ص٤.

(٣) احمد عبده طربيك، على خطى التاريخ طريق الحرير، حركة ليندون لا روش على الرابط: http://Arabic.Larouchepub.com/٢٠١٤/١٤/٨/ تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٥.

المطلب الثاني

التحديات الجيوسياسية

تنفيذ المشروع يتوقف على نوع علاقة الصين مع الدول المشاركة فهنالك ممرا ت تسببت في علاقات بين الدول المشاركة كالخلاف بين الصين والهند على الممر الباكستاني الصيني الذي يمر بإقليم كشمير وتعد الهند مساسا بسيادتها [١] فقد شهدت الدول الواقعة على الحزام والطريق العديد من الخلافات وشهدت دول اخرى عدم التوازن في التنمية الاقتصادية والصعوبات في انفتاح السوق، فضلاً عن نزعات دينية وثقافية هنالك بعض الدول ترودها شكوك حول المبادرة مما شكل تحدي للصين والدول المشاركة لا تكمن المشاكل فقط على الطرق البرية والبحرية، بل هنالك العديد من المشاكل السياسية الداخلية مثل موضوع الحريات السياسية الفساد سيادة القانون وحقوق الأقليات (كاالتبت "وشين جيانغ" المسلمين") وغيرها بالإضافة الى من المحتمل ان تحدث فجوة بين الصين الجنوبي والشمالي ولتي لها انعكاسات سلبية على المبادرة ويمكن تلخيص اهم التحديات التي تواجه المشروع:

– استمرار ديمومة المشروع نضرا لارتباطه بالرئيس الصيني (شي جين بينغ) فان استمراره من المحتمل ان يحدث تغيرات دستورية تسمح له بالولاية الثالثة .

---

(١) شهيناز نور الهدى، الاستراتيجية التجارية الجديدة لصين، دراسة العلاقة الصينية الافريقية بعد الحرب الباردة (رسالةماستر، جامعة تيزي وزو ٢٠١٨)، ص٨٢.

- مع ظهور الصين كقوة دولية عظمى فان الاستراتيجية الناعمة اتي تستخدمها قد شكلت مخاوف امنية اقليمية ودولية خاصة دول الجوار التي تشهد مع الصين توترات لذلك النجاح مرتبط بقدرة الصين على طمأنة جيرانها. (١)

- تسعى الصين الى تنمية اقاليمها الفقيرة مثل اقليم التبت وشي جيانغ يعتبران محطتين مهمتين لطريق الحري الجديد وهنالك تخوف دولي من ان تكون لهذا المشاريع اثار كارثية على التوازن الديموغرافي وعلى طمس الهوية الثقافية والدينية لسكان الاقليمين.

-مبادرة الحزام والطريق تمر عبر ثلاث قارات وهي كل من أسيا و اوروبا و افريقيا وشهدت العديد من بلدان هذا القارات اضطرابات سياسية وامنية وصراعات وحروب ومن هذا البلدان التي شهدت نزاعات وصراعات، قيرغرستان طاجاكستان وأوزبكستان في أسيا الوسطى، وافغانستان في جنوب أسيا، وايران والعراق ولبنان وسوريا في منطقة غرب أسيا (٢) كذلك تشكل ظاهرة الارهاب والنزاعات والقرصنة والجريمة المنظمة وعدم الاستقرار في عدد من الدول التي تقع على مبادرة الحزام والطريق تحدي كبير امام حماياتها لأنابيب النفط والغاز وسكك الحديد والخطوط البحرية التي تحتاج الصين الى الكثير من الاستثمارات للحد منها، بالرغم من هذا التحديات تستخدم الصين القوة الذكية في

---

(١) وانغ شياو، انجازان وتحديات تقف امام المبادرة على الرابط: http://Arabic.china.org.cn/txt/٢٠١٧/content-٤٠٧٩٠٧٩٨.htm تاريخ الزيارة٢٥/٤/٢٠٢٢.

(٢) لمياء مخلوفي، استراتيجية الحزام والطريق الجديدة وافريقيا، مجلة دراسات سياسية، ديسمبر (٢٠١٧) ص١٨٨-١٨٩.

المبادرة والقوة الصلبة لتعزيز نفوذها في البلاد والقوة الناعمة في الخارج مثل انتشار الثقافة والاتصال والانترنيت وغيرها من الادوات الجيوسياسية الفعالة المنتشرة بين الدول[١].

-هنالك عدم الثقة بين سياسة الصين والعديد من دول المبادرة المهمة، ومثال على ذلك الهند عندما صرح وزير خارجيتها على ان المبادرة احادية الجانب، وان الهند لن توافق دون اجراء مشاورات هامة لاسيما ما يتعلق بالممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، الذي يمثل عقبة امام مشاركة الهند وأزداد قلقها بعد ان علمت ان الصين تطلع الى تمديد المشروع الى افغانستان التي تحكمها طالبان.[٢]

- تواجه الصين تحديات جيوسياسية اقليمية ودولية منافسه لها وهم كل من اليابان والولايات المتحدة في اسيا الشرقية وروسيا في أسيا الوسطى والهند في جنوب اسيا [٣] فضلا عن انشاء مشاريع لإ ضعاف المبادرة ومثال على ذلك برنامج البنية التحتية في امريكا اللاتينية التي اطلقتها مجموعة الدول السبعة بقيادة (امريكا وكندا والمانيا وفرنسا وايطاليا واليابان وبريطانيا) التي اطلق عليها اعادة بناء عالم افضل تهدف الى توفير جميع المعايير لمواجهة الصين، تلخص فكرتها حول زيادة تمويل المشاريع التنمية لمواجهة الصين بشكل غير مباشر وتركز المبادرة الامريكية على مشاكل تغير المناخ الصحي والأمن الرقمي من اكثر المشاريع التي تتصدر المبادرة الصينية.

---

(١) المرسومي ابراهيم، نبيل جعفر، وزينب حسين، ٢٠١٩.مصدر سبق ذكره ص٣٢ .

(٢) China eys belt road extension in talibin ruled Afghinstin raising conceer ns for inda sep ٣ ،٢٠٢١ on the http://www.wionews.conm/indaias concem-on-china-help ing-arghnistan-isinappropriate-talpin- date ofvist /٢٩/٤/٢٠٢٢/ .

(٣) تشاو لي، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، مبادرة الحزام من منظور الثقافي، ط١، الجزائر: دار الامان، (٢٠١٨) ص٣١٥.

– عدم الاستقرار السياسي لعدد من دول المبادرة يؤثر في اتفاقيات عدة وهذا يؤدي الى تغيير في وجهات النظر لبعض الحكومات الى مراجعة الاتفاقيات ومثال على ذلك ما حدث في ماليزيا حيث تعد من اقوى شركاء الصين في المبادرة اثناء رئاسة نجيب رزاق من (٢٠٠٩–٢٠١٨) حيث بلغ حجم التجارة الثنائية اكثر من ٧٠ مليار دولار ٢٠١٧ بحلول عام ٢٠١٨ بدا هنالك تحول جذري بعد اعلان رئيس الوزراء(**مهاتير محمد**) حيث تم الغاء ثلاث مشاريع من بينها خط سكك الحديد الساحل الشرقي، بسبب الوضع المالي السيء لماليزيا، اما في إندونيسيا واجهة المبادرة انتقادات لمواجهة مشاريع المبادرة خوفا من فخ الديون لكن فوز (جوكر ويدود) فقد فاز في الانتخابات عام ٢٠١٤ على انه علامة لتأييد الضمني وتعزيز العلاقات مع الصين [١] وزيادة الاستثمار في المبادرة لاسيما عندما طلب من الصين صندوقا خاصاً في اطار المبادرة اثناء مجموعة العشرين عام ٢٠١٩ في اليابان.

اما في افغانستان تم التوقيع على اول مذكرة تفاهم عام ٢٠١٦ وتم الاتفاق على عدة مشاريع، لكن بسبب الارهاب والظروف المناخية والجغرافية في افغانستان اصبح الامر اكثر صعبا لذلك تم تنفيذ عدد قليل وعندما [٢] انسحبت الولايات المتحدة من افغانستان عام ٢٠٢١ ودخول طالبان العاصمة الافغانية الصين فقررت ابقاء سفارتها في افغانستان وزعمت انها مستعدة لتعاون مع طالبان بحسب تصريح وزارة الخارجية الصينية في حال ايفا طالبان بوعوده فان الصين مستعدة لا قامة علاقة مع طالبان.

(١) علي صلاح، مشروع الحزام وكيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مصدر سابق ذكره ص٧.

(٢) محمد يونس الشرابي، سير طالبان والصين معا في طريق الحرير، ٩/٥/٢٠٢١ على الرابط: http://www.noonpost.com/content/ تاريخ الزيارة ٢٩/٤/٢٠٢٢.

- تسعى الصين الى اقامت علاقات مع الدول التي تمر فيها المبادرة لكن هنالك محاور متعارضة ومتباينة المصالح فهذا يؤثر في اتخاذ قرارات واضحة في بعض القضايا ومثال على ذلك علاقاتها مع فلسطين واليهود وحفاظها على الشراكة مع المملكة العربية السعودية والامارات العربية المتحدة وإيران. (١)

-هنالك مخاوف سياسية وامنية من المبادرة وهذا يعتمد على مدى قدرة الصين على طمأنة جوارها الاقليمي والدولي لاسيما في اتباعها سياسة أكثر حزم في الجزر المتنازع عليها مع اليابان وتدهور العلاقات مع كثير من الدول المجاورة بسبب النزاعات الاقليمية منذ عام ٢٠٠٩ في بحر الصين الجنوبي والتحالفات ضد الصين التي اصبحت مصدر قلق لصين كذلك الولايات المتحدة تنظر على المبادرة بخوف من سيطرة الصين الاقتصادية والسياسية على العالم. (٢)

المطلب الثالث

التحديات الأمنية

ان تفشي ظاهرة الارهاب والجريمة المنضمة والقرصنة وكذلك النزاعات والتوتر وعدم الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق تشكل هذا التهديدات تحدياً كبيراً امام الصين وامام البنية التحتية المنجزة، علماً ان توفر الحماية لهذا ا لمشاريع هو امر صعب بسبب ضخامة المشروع على سبيل المثال الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني الذي تم انجازه في عام ٢٠١٣ وبكلفة وصلت الى (٥٤ مليار دولار) استهدف من قبل متمردون انفصاليون في اقليم بلو

(١) هل تتجه الصين احتواء طالبان بعد سقوط كابل، مركز المستقبل لدراسات، ٢٠٢١/١٧/٨/ على الرابط https://futureuae.com تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٩.

(٢) وفاء كاظم الشمري، الحزام والطريق تحليل في الجيو بو لتيكس، مجلة الجامعة العراقية، مركز البحوث لدراسات الاسلامية، العدد٤٤، ج ٢، ص٣١٠.

شستان حيث قاموا بتفجير انابيب الغاز وقطارات وهجموه على مهندسي صينين [(١)] فضلا عن الهجمات ذات الدوافع المالية بما فيها عمليات الخطف من اجل الفدية وسرقة الممتلكات مثل اليات الحفر النفطية ومعدات الاتصالات التي تؤدي الى خسائر مباشرة وايضاً هذا الهجمات تكلف اقتصاديا غير مباشرة حيث ان الشركات تنفق اموالاً كثيرة على الخدمات الامنية فضلا التحديات الامنية البحرية اذ ان القرصنة البحرية تفرض تكاليف مالية ضخمة وتؤدي هذا التكاليف في ارتفاع بضائع المستهلكين ترصد الصين مبالغ طائلة من اجل الامن وتشير بعض التقارير الى انه حوالي ١٨% توجه في اتجاه الأمن لاسيما الأمن الداخلي انفاق الصين ما يقارب ٣٤٨ مليار يوان و ٥٧ مليار دولار في عام ٢٠٠٧ الى ١.٢٤ ترليون يوان في عام ٢٠١٧ هذا المليارات يتم انفاقها على مبادرات المراقبة المتعلقة بالأمن [(٢)] ومن ابرز التحديات والتهديدات الامنية التي تواجه مبادرة الحزام والطريق هي.

اولا– تهديد القوى المتطرفة: بما ان مبادرة الحزام والطريق تشمل مجموعة كبيرة من دول القارات الثلاث وتوجد فيه العديد من الدول تفتقر الى الاستقرار الامني وعرضة الى الحروب والأزمات، فأن مبادرة الحزام والطريق معرضة لتهديدات الأمنية والمخاطر ولعل القوى الارهابية والانفصالية والدينية تمثل العامل الاساسي الذي يهدد تنفيذ المبادرة فضلا انه يمثل اكبر تهديد امني غير تقليدي وخاصة في منطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا يرى الباحثون ان المتطرفين يعارضون المبادرة لا اسباب ايدلوجية لأن التنمية الاقتصادية تقوي الأنظمة القائمة فالمبادرة تهدف الى تحقيق ازدهار

---

(١) عراقيل تواجه خط الصين لا حياء طريق الحرير، على الرابط: https://www.aligazeera.net/news/reportsandinterviews تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٤/٢٩.

(٢) zi yang securing Belt and road Initatave ،united stste institute of peace special report ،Washington ،٢٠١٨ ،p٢

اقليمي وتقاسم الثروات حين ان القوة المتطرفة تهدف الى مهاجمة الحكومات لذا تتعارض اهداف المبادرة والجماعات المتطرفة المبادرة سوف تحسن البيئة الاجمالية للمنطقة وتخفف النزاعات سيكون صعباً على المتطرفين تجنيد اعضاء جدد والتأثير في الرأي العام ويقضي على تأثيرها الأجتماعي تعد الصراعات والنزاعات القائمة في معظم الدول التي هي من ضمن دول المبادرة ولاسيما في منطقة الشرق الأوسط من اهم التحديات التي تواجه المبادرة الصينية ويعيق تنفيذ المبادرة نضراَ لموقع الدول في قلب المبادرة وهذا سوف يكون له تأثير على تنفيذ المبادرة والتأثير في طبيعة عمل هذا المبادرة وسوف نتكلم عن ابرز المجموعات الارهابية التي تهدد المبادرة وتتمثل بالاتي. (١)

١– **حزب تركستان الاسلامي:**

يعد هذا الحزب هو من اكثر المخاطر التي تواجه مبادرة الحزام والطريق فوفقا لا أراء الباحثين إنَ جماعة (الأغواريين) المعروفة باسم حركة الاستقلال في تركستان الشرقية تعمل على توسيع نفوذها في شرق اسيا مما قد يؤثر على تنفيذ المبادرة ومن الممكن ان يهدد العمال الصينيين العاملين في المبادرة باحتجازهم كرهائن.

٢–**تنظيم الدولة الاسلامية (داعش):** نشأ التنظيم هذا بسرعة مستفيد من الفوضى في كل من العراق وسوريا ويعد عنصرا اساسيا في اعمال العنف الدولي واصبح تحديا اقليميا وعالميا من المحتمل ان يكون هنالك تأخر في المبادرة بسب التأثير الارهابي وبحسب المختصين بالشؤون الصينية رغبة داعش بالسيطرة على حقول نفطية في الشرق الاوسط تتعارض مع رغبة الصين في

---

(١) goel wuth now ،Chinese perspective on the Belt and Road lenitive strategic china Raionales ،and lamplicaitions ،OP.CIT ،P١٦.

تطوير حقول النفط من المحتمل ان داعش يؤثر في الجماعات المتمردة في المناطق القبلية في باكستان معظم الدراسات الصينية ان تأثير الارهاب على المصالح الخارجية ويرى باحثين انه يهدد الصين نفسها اذ انَّ الارهابين المتمركزين في اسيا الوسطى وافغانستان يمكن ان يشنوا هجمات في (سينجيانغ) التي تمثل منطقة محورية للمبادرة (١) كذلك هنالك مخاطر محتملة غير الإرهاب ان تقوم منظمات غير حكومية تابعة للغرب لتشويه نوايا البكين وتتهم الصين الى ا لزعامة الاقليمية تحت حجة التهديد الصيني واتهامه بنهب مواردها من اجل تشويه صورته الصين وانسحاب الدول من المبادرة لتأجيج الرأي العام ومن الأمثلة على ذلك انها مشروع (MYistone Dam) في ميانمار عام ٢٠١٧ بسبب احتجاجات السكان المحليين تستطيع القوى المتطرفة من استغلال هذا الأوضاع واثارة الشغب وعرقلة المبادرة. (٢)

ثانيا-المخاطر الأمنية البحرية:

الحفاظ على القنوات البحرية وامنها شيء ضروري جدا بالنسبة للصين من اجل تطبيق المبادرة هنالك مخاطر تتعلق بالطريق البحري كما هو موجود بالطريق البري يمر الطريق البحري عبر مضايق مشهورة عالمياً ٩٠% من حجم التجارة العالمية و٦٥%من اجمالي النفط في البحر و٥٠%من حاويات العالم تنتقل عبر المحيط الهندي و٧٠%تنتقل من الشرق الاوسط الى المحيط الهادي عبر الحيط الهندي واغلب واردات الصين من الطاقة المنقولة هي تمر بحرا وفقا لتقرير

(١) Golewuthnow ،A source previously ،p٧٩.

(٢) وانغ ييو اي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقد مه الصين للعالم في صعودها، الدار العربية للعلوم ناشرون، ط١، بيروت، ٢٠١٧، ص٢٤-٢٥.

(British petroleum) واعتماد الصين على واردات النفط [1] من ٥٧% في عام ٢٠١٢ الى ٧٦%في عام ٢٠٣٥ والاعتماد على الغاز سيرتفع من ٢٥% الى ٤١%في عام ٢٠٣٥ النقل البحري عرضة للاضطراب مثل (مضيف ملقا، ومضيق هرمز، ومضيق باب المندب) من الممكن ان تعيق هذا الحوادث تجارة الطاقة ضروري الحفاظ على امن مضيق ملقا ومضيق هرمز ومضيق باب المندب على طول الطريق البحري للقرن الحادي والعشرون لجنة الاصلاح والتنمية اصدرت قرار التعاون في بناء حزام اقتصادي لطريق البحري في ٢٨ مارس عام ٢٠١٧ وتتضن الممر الاقتصادي الازرق عبر القطب الشمالي الى اوروبا وتمثل تأكيد رسمي حول طموحات الصين في تطوير القطب الشمالي على طول طريق بحرا لشمال [2] بوصفة (ممر الاقتصاد الازرق) تضمنت الوثيقة التعاون في ثلاث ممرات وهي (**ممر الصين اوقيانوسيا، جنوب المحيط الهادي، ممر الاقتصادي الصين اوروبا عبر المحيط المنجمد الشمالي**)

هذا الممرات معرضة الى الخطر ولعل اهم المخاطر القراصنة هذا اهم المخاطر البحرية حوالي ٢٠%من السفن الصينية في خليج عدن تعرضت لهجوم مع الابحار في مياه تعج بالقراصنة يجب ان تتخذ إجراءات للمكافحة والتعاون الصيني الاوربي في الصومال ابرز الأمثلة [3] تمثل السيطرة الامريكية، ابرز التحديات امام تامين مضيق ملقا في حين ان تدهور الاوضاع الامنية يعد ابرز تحدي لمضيق هرمز، اما ابرز تحديات باب المندب هو القراصنة المبادرة الصينية لها تأثير في

(١) واثق الموسوي، مبادرة الحزام بين الواقع والطموح، الجزء الثالث، دار الايام لنشر والتوزيع، الاردن، ٢٠١٩، ص٢٦٤.

(٢) Abbay Kumar sing Emerging contours of maritime security Architecture under the Belt and road initiative in state for defense studies Analyses general of Defense studies ،vol١٢ ،no٤ ، NEW Delhi ،٢٠١٨ ،p٤٦ ،.

(٣) وانغ ييواي، ماذا ستقدم الصين للعالم في صعودها، مصدر سبق ذكره ص ٢٤-٢٥

نظام الامن البحري الذي تقوده الولايات المتحدة الامريكية في منطقة المحيط الهندي، اذ ان الطموحات البحرية الصينية تشكل خطر على الوجود الامريكي في المنطقة وان امتلاك الصين لقاعدة بحرية في جيبوتي هو مثال لتطور الصيني في المجال البحري وعملت الصين للمرة الاولى في تاريخ دبلوماسيتها البحرية المعاصرة على التفكير الجدي لتقرب من الميا العربية من خلال شراكات مهمة مع العديد من الحلفاء وبالضد من المصالح الامريكية – الهندية في المنطقة وتامين المسارات البحرية لنقل الطاقة في برنامج مبادرة الحزام والطريق الصينية. [١]

يجب على الصين ان تركز كل التركيز على التحدي الأمني لكونه هواهم وأخطر تحدي من الممكن ان تواجه لاسيما في ظل المنافسة الدولية بينها وبين الدول الاخرى ومنها المعارضة وعلى رأسها الولايات المتحدة الامريكية التي تحاول عرقلة المبادرة لأنها ترى فيها خطر على مصالحها الأقليمية والدولية ومنافسة على هيمنتها ايضاً.

(١) ديار صالح مجيد، بحر الصين الجنوبي: تحليل جيبولتيكي، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ط١، بيروت ٢٠١٨، ص١٥٠.

المبحث الثالث

بدائل المبادرة والية مواجهة التحديات

على الرغم من اهمية المبادرة بالنسبة للصين وبالنسبة لدول المشاركة وبالنسبة للأقتصاد العالمي ككل فان المبادرة تظل في إطار المشاريع المستقبلية صعبة التنفيذ لضخامة حجمها وتضمنها العديد من المشاريع التي تحتاج الى سنوات لتنفيذ وتنفيذها يتوقف على مستوى الطموح الذي تريده الصين كذلك تحقيق عوائد تنموية ايجابية بالنسبة لدول المشاركة لابد من تهيأت ظروف واستخدام الية لمواجهة التحديات.

المطلب الأول

الية الصين المستخدمة لمواجهة التحديات

ان التحديات التي تواجه الصين كثيرة ومنها الصعوبات التي خلقتاها كورونا (Covid١٩) في ظل الالتزام الحكومي لتنفيذها وهو جزء من هوية الصين الحالية والمستقبلية لا مجال في الغاء العمل بها لكن يجب وضع آليات تراجع فيها التحديات ومنها:

١-طريق الحرير الصحي: أصبح هذا الطريق هو الساري بسبب تداعيات كورونا ويعزز دور الصين عالمياً في التعاون الصحي العابر الحدود ليحتل المكانة في سياسة الصين في ظل الجائحة ويواجه رد عنيف للمبادرة دبلوماسية القاح ستكسب اهمية جيوسياسية اوسع لصين فضلا ان تطور اللقاحات سيعطي الاولوية لصالح الشركات الصينية من اجل تقوية نفوذها وهيمنتها على العالم. [١]

(١) China s Health silk Road Adapting the BRI to pandemic –era world ،nov ٢٥ ،٢٠٢٠ on the link https://merics.org/en/short-analysis/chinas-health-bri-pandemic-era-worlg date of visit /٥/٤/٢٠٢٢.

٢-طريق الحرير الرقمي: يعد الطريق الرقمي وسيلة الصين لإظهار بان المبادرة ستكون مشروعا رئيسيا عن طريق بناء طرق اسرع وامن حركة الانترنيت الى اوروبا عبر كابل مخصص يشرف عليه الصينيون [١] وبدأت اهمية هذا الطريق في ظل جائحة كورونا اكثر من اي وقت مضى عبر تمكين الاقتصاد دوليا كل الدول رقميا لبناء قوة عالمية منتجة تنخرط في الاسواق العالمية لذا دفع الصينيون الى الاستثمار في مجال التكنولوجيا والاتصالات والمعلومات في ضل جائحة كورنا بعدما شهد قطاع التجزئة في اسواقها تسارعا ملحوظا في الاستهلاك الرقمي في اثناء المرحلة الاولى من الاغلاق الناجم عن الوباء شهدت مشتريات التجارة الإلكترونية نمو ب ٢٠%بفضل الخصائص الجديدة التي تشتري الطعام والمواد الاساسية والعناية بالصحة عبر الانترنيت وان هذا الزيادة في عدد المستخدمين الانترنيت الصينيين تظهر الرغبة لاقتصاد رقمي عالمي. [٢]

٣-التفاوض بشأن هيكلية الديون: التفاوض في مسألة الديون سوف يعزز من صورة الصين الدولية لاسيما هنالك تخاوف دولي من فخ الديون تظهر الصين التزامها بشأن المخاوف بشأن المبادرة من خلال الشراكة مع صندوق النقد الدولي لتحسين ممارسة الاقراض وتحسين تبادل الاتصالات والخبرات في عام ٢٠١٧ أعلن البنك الاسيوي التعاون مع البك الدولي بشأن تخفيف الديون فضلا

(١) MIFRAH HAQ ،china builds Digital Silk Road in Pakistan to Africa and Europe on the link https://asia.nikk.com/spotlight/Belt-and_road/china_builds dist vist /٥/٥/٢٠٢٢.

(٢) NICK Crawford and DIVID Gordan china Confronts Magor risk of Debt crisis on Belt and road Duet pandemic on the link https://Fthediplomat.com/china-confronts-magor-risk-of-dept-crisis-onthebelt-and-due-to dist vist /٤/٥/٢٠٢٢.

عن اعادة التفاوض في شان أكبر مشاريع المبادرة في ماليزيا عام ٢٠١٩ تمكنت الصين من اظهار المرونة المالية وتخفيف ديون ماليزيا.

٤-تطبيق الية الحوكمة عند اختيار المشاريع: بدأت الصين باتخاذ إجراءات أكثر شفافية في اختيار المشروعات التي ستعاون معها اثناء المبادرة بذلك تتجه الى قواعد احتكام عند اختيار المشروع كما تم وضع الية تقييم الاداء. (١)

٥-تراجع الاستثمارات الصينية في دول المشاركة في المبادرة في عام ٢٠٢٠ بنسبة ٥٤% مقارنة مع عام ٢٠١٩ ايضاً انخفضت الاستثمارات الصينية في الدول غير الاعضاء بنسبة ٧٠% ركزت الصين على المشاريع المستدامة ماليا وتقليص الخسائر في المشاريع والتركيز على المشاريع الاصغر التي يسهل تمويلها.

٦-لاحظت المبادرة تراجع دول جنوب شرق أسيا فاتخذت خطوات لتحسين الفقرات في منتدى الحزام والطريق عام ٢٠١٩ فحاول المسؤولون الصينيون تحسين اصلاح العلامة التجارية للمبادرة في خطاب تصالحي وتناول أربع ركائز رئيسية هي، "الشفافية" التمويل " الاثار البيئية "الشمولية "، التزم الصين بإظهار شفافية المبادرة والحد من الفساد وتعزيز الأشراف على مشاريع المبادرة عن طريق انظمة قانونية قوية اما من الناحية المالية أكد وعلى انشاء عمل القدرة لتحمل الديون. (٢)

(١) هبة جمال الدين، التداعيات المحتملة لازمة كورونا على الاقتصاد المصري، سلسلة اوراق السياسات، معهد التخطيط القومي، القاهرة، العدد٤، ٢٠٢٠، ص ٨-٩.

(٢) Angus lam ،Domestics politics in southeast Asia and Local Backlash agints the Belt and Road Intitive on the link https://www.fpri.org/article/٢٠٢٠/١٠/domestics-in_southeast-asia-and-local-backlash-against-the-belt-and-road-initiatiave dist vist /٥/٥/٢٠٢٢.

المطلب الثاني

فرص نجاح المبادرة وفشلها

مبادرة الحزام والطريق تمتلك فرصة كبيرة لنجاح وهنالك ايضاً فرص للفشل فرص النجاح والفشل تعتمد على مدى توافر وانعدام توافر العوامل المؤدية لكل منهما، فرص النجاح تعتمد على التمويل الازم للمبادرة والتقارب بين الدول المشاركة ورغبتهما في تنفيذ المشروع والانشطة التي تقع ضمن نطاقها الجغرافي هذا الامور يمكن نعتبرها ضمن اطار الفرضيات تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، اما لفشل فيعتمد على حجم التحديات التي تواجه المبادرة والتي تم ذكرها سابقا مبادرة الحزام والطريق هي طموح مشترك لجميع البلدان ان الصين على استعداد لا جراء مشاورات متساوية مع جميع البلدان على طول الحزام والطريق لتعزيز الانفتاح والتواصل بين البلدان على نطاق اوسع مع مستويات ومعايير اعلى واعمق في حين مراعاة مصالح وتطلعات جميع الاطراف اذ ان تطور الحزام [1] والطريق مفتوح وشامل وان الصين ترحب بالمشاركة لجميع الدول والمنظمات يجب تطور الحزام من خلال تنسيق السياسات والاهداف عن طريق عملية تعاونية تعددية ومفتوحة ويمكن ان تكون مرنه للغاية ستنظم الصين الى الدول الاخرى على طول الحزام والطريق لأ ثبات وتحسين محتوى وطريقة التعاون مع الحزام والطريق ووضع جداول زمنية ومواءمة برامج التنمية الوطنية وخطط التعاون الاقليمي، ستعمل الصين مع الدول المشتركة في المبادرة على اجراء منتديات وابحاث وتدريب الافراد والتبادلات في اطار اليات التعاون المتعددة الاطراف الاقليمية والدولية يتميز التعاون بينهم بالاحترام والثقة المتبادلة والمنفعة المتبادلة والتعلم المتبادل بين الحضارات طالما ان جميع

(١) واثق علي الموسوي، مبادرة الحزام بين الواقع والطموح، عمان، دارا لايا م للنشر والتوزيع، ج ١، ٢٠١٩ ص١٥٤.

الدول على الحزام والطريق تبذل جهودا متضافرة لتحقيق الاهداف ويمكن لجميع الدول الواقعة على الحزام والطريق والاستفادة من المبادرة. [١]

اهم ضمانات للنجاح مبادرة الحزام والطريق الصيني: [٢]

١-تنسيق السياسات بين الدول: ضرورة التعاون بين الدول المشاركة في المبادرة الصينية وانشاء آليات تواصل فيما بينها ضرورة تنسيق الدول فيما بينها في استراتيجية التنمية الاقتصادية وسياستها التنفيذية لإ يجاد نقاط الالتئام فيما بينها اذ تستطيع العمل المشترك التنسيق بين الدول يساعد على ازالة المخاوف لدى بعض الدول من الاضرار التي قد تلحق بها بسبب المبادرة لاسيما الدول التي لديها بعض البدائل والممرات البحرية والمشروعات المتشابهة المتضمنة ضمن إطار المبادرة.

٢-ترابط البنية التحتية بين الدول: من الضرورة الدول الواقعة ضمن المبادرة على الربط بين مخططات البناء والمعايير الفنية للبنية التحتية وان تستكمل بصورة مشتركة جهود بناء الممرات الدولية والمحورية اذ يتحقق تدريجيا تشكيل شبكة للبنية التحتية تربط شتى المناطق الاسيوية وكذلك بين أسيا واوروبا وافريقيا. [٣]

٣-ضمان سلاسة الطريق الرقمي: يتعين على الدول المشاركة في المبادرة ان تقوم بعمل مشترك من اجل بناء شبكة من خطوط الاتصالات المحورية العابرة للحدود المكونة من شبكة الالياف الضوئية وتقوية الاتصالات الدولية لتحقيق اهداف طريق الحرير الرقمي.

---

(١) واثق علي الموسوي , مصدر سبق ذكره ، ص١٥٤.

(٢) الرؤية والدافع المشترك لبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري، للقرن الحادي ولعشرين، وزارة الخارجية الصينية، موجود على الرابط:https://goo.gl/p٩GSKZ تاريخ الزيارة /٢٠٢٢/٥/٧.

(٣) المصدر نفسه.

٤-تعزيز التعاون في ربط البنية التحتية للطاقة: من الضرورة على الدول المشاركة في المبادرة بذل جهود مشتركة من اجل انشاء شبكات خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي ان تضع هذا الدول معا استراتيجية واضحة لا عادة رسم وتدشين خطوط التجارة والممرات البرية والبحرية من أجل جذب المناطق الرخوة التي تهددها المخاطر الامنية والسياسية كما ان هنالك اهتمام لبناء ممرات عابرة للحدود لنقل الكهرباء والمحافظة على امنها. (١)

٥-الاهتمام بالنقاط الحاسمة على مسار الطرق والممرات: من الضروري الاهتمام بالممرات والنقاط الحاسمة والمشروعات الرئيسية على مسار المبادرة وان يتم انشاء الية موحدة لتنسيق النقل وتنويع اشكاله ووسائله وتحقيق انسياب ممرات النقل البري والبحري المتصلة ببعضها البعض والتعاون المشترك في بناء الموانئ وزيادة خطوط الملاحة البحرية ورحلاتها كما ان هنالك ضرورة لتعاون في مجال الطيران المدني والعمل برفع مستوى البنية التحتية للطيران.

٦-احترام سيادة الدول: بالرغم من ان مبادرة الحزام والطريق وفق الحكومة الصينية تلتزم مواثيق منظمة الامم المتحدة التي تتعلق باالاحترام المتبادل بين الدول وعدم تدخل دولة في شؤون الدول الأخرة والتأكيد على المنفعة المتبادلة والتعايش السلمي، لكن من الضرورة مراعاة جميع الدول بما فيها الصين لتعزيز فرص التقارب بين الدول وانفتاحها على بعضها والتشجيع على بذل الجهود الانجاح المبادرة. (٢)

(١) اوديد شينكار (ترجمة سعيد الحسينية)، العصر الصيني: الاقتصاد الصيني المناهض وتأثيره على الاقتصاد العالمي (بيروت: الدار العربية للعلوم، الطبعة الاولى (٢٠٠٥) ص٢١.
(٢) المصدر نفسه ص٢١.

الصين ترى بأن نجاح مبادرة الحزام والطريق انها تساهم في بناء الاقتصاد وتعزيز الاستقرار الاجتماعي وتحقيق النهوض في عدة مجالات في المنطقة، كما يرى المحللون الصينيين الى قيام الصين بسلسلة من النشاطات الدبلوماسية مع استمرار الاضطرابات في الشرق الاوسط، ذلك لا يعكس فقط الاهتمام الصين بعلاقتها مع دول المنطقة ويثبت ان السياسة الصينية اتجاه منطقة الشرق الاوسط صامد على الرغم من الاوضاع المعقدة اذ اصبحت قوة بناء في الدفاع من اجل تحقيق السلام في المنطقة [(١)] مع تكييف منطقة الشرق الاوسط مع انخفاض اسعار البترول فان خطط مثل رؤية السعودية ٢٠٣٠ والرؤية الاستراتيجية ٢٠٢٣ في تركيا تقوم بتقديم الاصلاحات المالية والاجتماعية وفتح الاسواق المحلية لجذب الاستثمارات الاجنبية في مجالات تطوير البنية التحتية والاستثمار والخدمات اذ يمكن لمشروع " نيوم السعودي " الاستفادة من الاستثمارات الصينية في الموانئ وتجارات الإنشاءات بينما المشاريع التركية تتلقى الدعم من شركة تكنلوجيا الطاقة النووية الصينية، هذا ما يوضح الاثار الضخمة لمبادرة الحزام والطريق على منطقة الشرق الاوسط التي تثبت انها مؤيده لصين. [(٢)] لأنجاح المبادرة الصينية يتوجب على الصين اتباع استراتيجيات وسياسات اما بشكل منفرد او متعاون مع دول المبادرة لذلك يجب على الصين.

اجراء ما يلي:

١. توسيع نشاطها الاقتصادي مع الالتزام بحدود مكانتها وتجنب تقديم وعود لم تستطع في المستقبل ايفائها.

---

(١) احمد علو، الصين وطريق الحرير الجديد، الجيش البناني على الرابط التالي http://www.lebermy.gov.ib/ar/content: تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٧.

(٢) خطة لتطوير البنه التحتية بتكلفة ٩٠٠ مليار دولار امريكي: موقع الشرق الاوسط وشمال افريقيا وتركيا على طريق الحرير الجديد الى الصين.على الرابط:http://business.algeria.nsbc.com/ar-dz/aricle تاريخ الزياره /٢٠٢٢/٥/٧.

٢. دعم نشاطاتها الاقتصادية بتحرك عسكري خصوصاً في الممرات المائية الرئيسية في التجارة العالمية.

٣. التواجد الصيني بقوة في مناطق استراتيجية عن طريق فعاليات في المشكلات والازمات التي تمر في أسيا والشرق الاوسط.

٤. إظهار الصين دورها بديلاً للولايات المتحدة واحتوائها للتأثير الروسي والامريكي. [١]

اما بالنسبة للسياسات المنفردة التي يجب على الصين ان تتبعها تتمثل بالآتي:

١. تنسيق السياسات الاقتصادية بين الدول المعنية بالمبادرة، من خلال تقوية القواسم المشتركة بينها وتفادي الخلافات مما يزيد من الاعتماد المتبادل بين دول المبادرة.

٢. تشجيع التعامل بالعملات المحلية لدول المبادرة مما يؤدي الى تقوية اقتصادها وسهولة مواجهة الازمات الاقتصادية.

٣. تشجيع التحاور فيما بين الثقافات اذ لا يكفي الاتفاق على المستوى الرسمي بين دول المبادرة وتشجيع التواصل الشعبي.

٤. تقديم تنازلات التنافس بين القوة المركزية وعلاقات العداء بينها (الصين الهند باكستان) من جهة ومن جهة (اليابان الصين والكوريتين) تنخرط الصين في علاقة عدائية تصل الى العداوة في كلا المحوريين.

٥. بناء اكبر قدر ممكن من التحالفات واجتناب التصادم مع الدول الاخرى خصوصا الدول التي معها حساسيات فعلى الصين في مجالها الخارجي ان تعتمد على التعاون متعدد الاطراف بوضع سياسة خارجية نشطة [٢] تقوم على المنفعة المتبادلة وعدم الاستبعاد في التعاون ما بين الدول المعنية وزيادة الارتباط الاقليمي.

---

(١) د.ويكن فازية، بين اعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٩.ص١٥٣.

(٢) ويكين فازيه , مصدر سبق ذكره ، ص١٥٣.

المطلب الثالث

بدائل المبادرة وأبرز مكاسب الصين

اولا: اما بالنسبة لبدائل التي من الممكن ان تستخدمها الصين بدلاً للمبادرة فأنه ليس من السهل على الحكومة الصينية ايجاد بدائل لمبادرة الحزام والطريق في حالة اثبات على عدم قدرتها على تنفيذها او في حالة مواجهة عملية التنفيذ صعوبات كبيرة في ضل ان المبادرة تحتاج الى عدد من المشروعات الكبرى واقامت علاقات الشراكة مع العديد من دول العالم بجانب، الى انه المبادرة تمثل المرحلة الثانية من مراحل التطور الاقتصاد الصيني التي تنطلق من خلالها الى العالم الخارجي [١] بعد ان استطاعت خلال العقود الماضية بناء القدرات الذاتية لاقتصادها الذي اقترب من استنفاذ فرص نموه الذاتي وتتزايد حاجته يوما بعد يوم من اجل الانفتاح على العالم الخارجي، وتجدر الاشارة في هذا الموضوع على ان الانفتاح الذي تشهده الصين تشبه الحالة التي شهدتها الولايات المتحدة الامريكية قبل نحو قرن من الزمان ومن خلالها اصبحت القوة الاقتصادية الاولى في العالم، وبالتالي فإن صعود الاقتصاد الصيني يستلزم كما حدث في الاقتصاد الامريكي في حينه الذهاب الى الاسواق الخارجية على نطاق واسع من اجل تامين مدخلات الانتاج والتسويق والمنتجات النهائية لاسيما بعد ان استطاع الاقتصاد الصيني خلال سنوات الماضية نيل لقب مصنع العالم بسب التقدم والتطور والانفتاح التي شهدتها اذ انه لم يقدر وحده على استهلاك ما ينتجه اذ انه الزم بإلزاميه التصدير بسبب القدرة الانتاجية الكبيرة ومن هذا المنطلق يمكننا لنا القول ان مبادرة الحزام والطريق التي اطلقها الرئيس الصيني(شين جين بينغ) هي ضرورية بالنسبة للاقتصاد الصيني في ضل هذه الحقيقة لا يمكن ان تكون هنالك ما يطلق عليه بديل المبادرة.

---

(١) اوديد شنكار، العصر الصيني للاقتصاد الصيني، مصدر سبق ذكره، ص٢١.

بالنسبة للصين وقد تنحسر البدائل المتاحة امامها في حالة المبادرة واجهت مصاعب في تنفيذها والاليات المستخدمة وفي اسوء الاحوال فانه في حالة تعثر تنفيذ المبادرة بشكل تام يمكن لها ان تقسم المبادرة الى عدة مبادرات متفرعة ويتم العمل بها على اشكال متوازنة ومتساوية ووفقا الى المعطيات المتاحة لتنفيذها.

ثانيا: أبرز مكاسب الصين من المبادرة

تعد مبادرة الحزام والطريق من كبر المبادرات التنموية التي حققت في وقت وجيز عدد من معدلات النمو السريعة للاقتصاد العالمي ومن أبرز المكاسب:

١-مكاسب على المستوى الاقتصادي:

ارتفاع نسبة الصادرات من اسيا والمحيط الهادي واوروبا وأسيا الوسطى وشمال افريقيا وجنوب أسيا زيادة فرص العمل لدول المشاركة بما فيها تخفيض نسبة البطالة فيها وتظهر البيانات ان حجم فرص العمل التي ولدتها المبادرة وصلت الى اعداد كبيرة، زيادة ملحوظة في النمو الاقتصادي وهذا ما تم ملاحظته في دراسة مسحية اجراها منتدى التمويل واستطلاع راي ٢٦ بنك ورجحت ٦٧ %من هذا البنوك الى مبادرة في زيادة النمو الاقتصادي بمقدار ٥.١ نقطة مئوية خلال السنوات الخمسة المقبلة في حين توقع ٢٥%من تلك البنوك. [١]

سجل الميزان التجاري الصيني العربي ٢٠١٤ ارتفاعا من ٢٣٨، ٤ الى٢٥، ٥ مليار كما قفزت واردات الصين من النفط العربي ٤٠، ٥ مليون طن الى ١٣٣ طن بمعدل نمو سنوي ١٢%

(١) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره ٧.

وارتفعت عقود المقاولات التي تولتها الشركات الصينية في العالم العربي من ٢، ٦ ملياردولار الى ٢٩، ٦ مليار بنسبة نمو سنوي ٢٧%. (١)

٢-مكاسب على المستوى الاجتماعي والحضاري:

المبادرة في بعدها الحضاري والاجتماعي حققت هدف التواصل بين بين الشعوب والثقافات وبالتالي تبادل الافكار والمعارف اذ أصبح الطب الشعبي الصيني هو المنتشر في الدول العربية حيث اصبحت تقاليد الباس والاكل الصيني منتشرة في في عدد من الدول العربية واصبحت الفرق الموسيقية تتردد على الدول العربية لأحياء الحفلات كذلك كشفت المبادرة عدد كبير من الجاليات العربية التي تعيش في الصين. (٢)

٣-مكاسب على المستوى الدولي:

نجحت الصين كقوة صاعدة في تحدي اليات النظام الرأسمالي الامريكي حيث ساهم في نمو الاقتصاد العالمي واقامت عدد من اليات التعاون الدولي محاولة فك الارتباط بمؤسسات بروتن وودز التي تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية بشكل عام لتعزيز موقع ودور الصين بفضل مبادرة الحزام والطريق ومشاريعها وجعلتها فاعلاً نشيطاً في النظام الدولي. (٣)

---

(١) محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق، مجلة دراسات الشرق الاوسط، العدد ٨٠، عمان مركز دراسات الشرق الاوسط ٢٠١٧، ص١١.

(٢) محمد عبد اللة يونس، تحول جيوستراتيجي: الاستراتيجية الامريكية الجديدة، مجلة السياسات الدولية، العدد ١٨٨، القاهرة، مركز القاهرة للدراسات الدولية والاستراتيجية، ص٩٠-٩١.

(٣) محمد عبداللة، مصدر سبق ذكره، ص٩٠.

الفصل الثالث

المواقف الاقليمية والدولية اتجاه مبادرة الحزام والطريق وافاقها المستقبلية

مبادرة الحزام والطريق تعتبر مشروع عابر للحدود الدولية والأقليمية لابد للمبادرة ان تتأثر بمجموعة من المؤثرات الاقليمية والدولية التي تحاول عرقلة المشروع منذ اعلان المبادرة في العام ٢٠١٣، حددت الصين اهدافها من المبادرة قامت الدول المنافسة للصين الى التحرك لإيجاده مشاريع مضادة لتأثير في المبادرة ومحاولة عرقلتها من اجل مصالحها لاسيما هنالك دول ابتعدت عن التنافس الايجابي من اجل افشال المخطط الصيني، ومن هذا الدول هي (الولايات المتحدة الامريكية) استخدمت اساليب بعيدة عن التنافس كالحرب التجارية على الصين ومحاولتها لضغط على عدة دول لمنعها من الانضمام الى المبادرة واستخدام العقوبات كوسيلة من اجل عدم المشاركة في المبادرة الصينية هنالك دول اعترضت على المبادرة ولم تشارك من هذا الدول الهند ودول اخرى عارضت ثم شاركت كا اليابان وروسيا لكل دولة كان هنالك مسار وسلوك معين تجاه المبادرة لتعرف على سلوك المبادرة ومشاريعها، قمنا بتقسيم هذا الفصل الى ثلاث مباحث وقد تناولنا في المبحث الاول تأثير المبادرة اقليميا على كل من كوريا الجنوبية ، الهند، اليابان، اما المبحث الثاني، فقد تناولنا تأثير المبادرة دوليا على كل من امريكا، الاتحاد الاوربي، روسيا، اما المبحث الثالث، سنتناول سيناريوهات المستقبلية للمبادرة، مشهد الاستمرار، مشهد التراجع، مشهد الازدهار.

المبحث الأول

المواقف الأقليمية اتجاه المبادرة

اي بيئة اقليمية لابد ان تكون ضمن دور الصراع والمنافسة هذا هو المنهج السائد في العلاقات الدولية فالصين تقع من ضمن هذا البيئة التي تحكمها الاعتبارات لذلك تؤثر الصين وتتأثر بالمخرجات والاحداث الاقليمية، ولأهمية التفاعلات الدولية في البيئة الاقليمية لها وأثرها على مبادرة الحزام والطريق سوف نركز على أبرز المؤثرات الاقليمية على مبادرة الحزام والطريق.

المطلب الأول

الموقف الكوري الجنوبي

الموقف الكوري اتجاه المبادرة الصينية مختلف عن المواقف الاقليمية الاخرى اذ ان الحكومة الكورية اكدت على فوائد محتملة من المبادرة الصينية، كالتعاون الصناعي والتعاون الاقتصادي والتنمية الاقليمية كما ان الحكومة الكورية اكدت على ان المبادرة الصينية هي مكملة للمبادرة التي اطلقت من قبل الحكومة الكورية واطلق عليها بالمبادرة (اور أسيا) والتي من المتوقع ان توفر فرص كبيرة لتطوير وسائل النقل والبنية التحتية بين كل من اوروبا وأسيا [(١)] وتميزت العلاقات الصينية الكورية من ٢٠١٣ الى ٢٠١٧ بالنشاط وكانت زيارة الرئيس الكوري السابق (بارك جيون) الى

---

(١) David Hundt and So young Kim ،Elite opinion and the Belt and Road Debate in south Korea ،pacific Affairs ،universe sty of British Columbia ،volume٩٢ ،Number ، ١canada ،٢٠١٩ ،p١-٢.

الصين لحضور عرض عسكري الكبير الاحتفال بالذكرى ال ٧٠ للنصر في حرب المقاومة الشعبية الصينية ضد اليابان التي انعقدت في عام ٢٠١٥في ساحة (تيانا تمن).

تعد هذا رحلتها الثالثة الى الصين في فترة توليها منصبها في شباط عام ٢٠١٣ وركز الجانبان الصيني والكوري على تعزي العلاقات الاقتصادية الثنائية، وانتج عن ذلك توقيع اتفاقية التجارة الحرة بين كل من كوريا الجنوبية والصين في حزيران من العام ٢٠١٥ بعد ثلاث سنوات من المفاوضات نظرا الى اتساع الطموحات الصينية عبر مبادرة الحزام والطريق فان تطلعات كوريا الجنوبية الصغيرة في النهاية قد تنجح وقد تفشل في الرؤية العظيمة لصين اوضحت رئيس كوريا الجنوبية السابقة (بارك جيون هاي) رؤيتها الخاصة لربط بين الشرق والغرب، ورددت دعوتها ل عصر[١] اوراسيا لبناء طريق الحرير السريع الذي يدعو الى ربط بين القارة الاوربية الغربية واقصى الطرف الشرقي من القارة الاسيوية شبه الجزيرة الكورية في حين هنالك تشكيك في عظمة هذه الرؤية المتفاخرة في الحقيقة ان البنية التحتية المتقدمة للموانئ الكورية وقوتها في صناعة الشحن العالمية توفر بوابة من القارة الاسيوية الى المحيط الهادي وتوفر ايضاً نقاط الوصول البرية والبحرية من القارة الاوربية الاسيوية الى المحيط الاطلسي فضلاًعن الروابط الجغرافية من خلال أسيا الوسطى اساسية لتحقيق الرؤية وكوريا لديها تاريخ طويل من الروابط الاقتصادي والثقافية مع هذا الدول كما، ان كوريا تنظر الى المبادرة على انها مشابها الى المبادرة الأوراسية التي قامت بإعلانها كوريا من حيث الاهداف الاقتصادي الهدف الاساسي لمبادرة اوراسيا الكورية* هو تعزيز التعاون داخل

(١) Balbina y.Hwang ،a fork in the Road Korea and china .s one Belt one Road initiative Korea Economic instate of America academic paper series ،wash in gotn Dc November ١٦/٢٠١٦.

المنطقة ضمن اطار مبادرة الحزام والطريق الصينية فإن النطاق الاقتصادي للمبادرة الأوراسية ضئيل مقارنة بالمبادرة الصينية نضرا للموارد الاقتصادية النسبية الشاسعة لصين. (١)

دوافع كوريا الجنوبية للانضمام الى مبادرة الحزام والطريق:

كوريا نضرت الى مبادرة الحزام والطريق بشكل ايجابي انضمت كوريا الى بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية الذي تقوده الصين في عام ٢٠١٥ وفي نهاية العام ٢٠١٥ اكدت كوريا على التكامل بين المبادرة الاوراسية ومبادرة الحزام والطريق والتي تتضمن نقطة حوار طورتها الصين في البداية، (٢) وفي الوضع الراهن توقف المشروع الكوري بسبب التجارب النووية التي اجرتها كويا الشمالية، الصين واصلت الترويج لمبادرة الحزام والطريق في كوريا الجنوبية حيث ان كوريا لازالت تنظر الى المبادرة بالصورة الايجابية على عكس ما تنظر اليه (الهند واليابان) اتجاه المبادرة الصينية، اذ انه اكثر تشكك كما ان الحكومة الكورية والصينية تدرسان تطوير مشاريع البنية التحتية المشتركة بين البلدين في مجالات الطاقة والنقل في بلدان ثالثه بعد فوز (مون جاي ين) في الرئاسة الكورية عام ٢٠١٧ حتى الان اذ اكد على الاهمية التاريخية بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية والتي اطلق عليها المحطة الاخيرية الطريق الحرير وفي العام ٢٠١٨ اكد الرئيس الكوري (مون) على انه يرغب المشاركة في المبادرة الصينية لاسيما في مقاطعة (تشونغ تشينغ) وفي العام ٢٠١٩ اعنت ايضاً مقاطعة (ليا ونينغ) ايضاً الانضمام الى المبادرة الصينية في عام ٢٠٢٠ قال السفير

(١) Balb ina y.Hwang A fork in the Road ،op ،cit.٢٠١٦ p ٩١

*مبادرة اوراسيا الكورية:هي مبادرة اطلقهاالرئيس الكوري لربط بين اسيا واوربا كقارة وحدة تسمى اوراسيا ١

(٢) Alce Ekman ،china rise the view from south Korea ،European union instate forecourt studies (EUISS) ، may ٢٠١٦ p.١.

الصيني لدى كوريا (تشيو جووهونج) في حفل استقبال رأس السنه الجديدة، ان البلدين مساهمان رئيسيان في قضية الجزيرة الكورية ويتعين على البلدين الاستفادة اكثر في اتفاقية التجارة الحرة الثنائية وربط اتفاقية التجارة الحرة مع مبادرة الحزام والطريق اذ ان البلدين لديهما مصالح مشتركة متشابه في [١] نزع السلاح النووي.

من خلال الحوارات ومفاوضات السلام على الرغم من كوريا حليف الولايات المتحدة الامريكية **الى هنالك اسباب دفعت كوريا المشاركة في المبادرة ومن هذا الاسباب هي:** [٢]

١- يتوقع الرئيس الكوري مون سوف يخفف من التوترات بين كوريا الجنوبية والشمالية عن طريق خلق فرص اقتصادية مشتركة، في حال تواصلت كوريا الجنوبية مع الصين عبر كوريا الشمالية فيمكن لكوريا استخدام وسائل النقل المتعددة وكذلك القدرة على نقل البضائع براً وجواً وبحراً سوف يؤدي هذا الى زيادة الكفاءة التجارية بالنسبة لكوريا سوف تصبح أكثر تنوعاً من قبل ومن الممكن ان تساعد في تخفيف التوترات في شبه الجزيرة الكورية.

٢-تعمل كورياالجنوبية على زيادة اسواق ناشئة جديدة لتوسيع نفوذها الاقتصادي اذ أعلن الرئيس الكوري مون في عام ٢٠١٨ ان مبادرة الحزام وسياستها الجديدة تجاه جنوب شرق اسيا وشمال أسيا هي مترابطة وقال انا واثق من العلاقة بين مبادرة الحزام والطريق وسياسات الشمال الجديد والجنوب

---

(١) David Hunt and soo yo ung Kim. A source previously .p. ٩١.

(٢) Sungku gang should South Korea rapt pate in chin belt and road published in granary ٢٠١٩ on link: http://nationalinterest.org/blog/buzz/should-southKorea dist. of vast /٢٥/٥/٢٠٢٢.

الجديد وانه تؤدي الى السلام والازدهار في المنطقة، إذا تواصلت القطارات الكورية مع شبكة سكك الحديد الصينية اذ يمكن لكوريا تصدر سلعها الى جنوب وشرق أسيا.

٣-يمكن لكوريا الحصول على موارد الطاقة بسهولة اكثر وسعر اقل من قبل اذ تعد ثالث اكبر بلد مستورد للغاز الطبيعي المسال بعد (اليابان والصين) وقريبا كوريا سوف تشتري كميات من الغاز اكثر من قبل لأن الرئيس مون يخطط الى تبديل محطات الطاقة النووية والفحم بالغاز الطبيعي والطاقة المتجددة يتعين على كوريا شراء الغاز الطبيعي عبر وسائط النقل لأ نه لا توجد انابيب لنقل الغاز (عبر كوريا الشمالية) في الوضع الراهن فمجرد انشاء هذا الانابيب ضمن تمويل وخطط مبادرة الحزام والطريق وخطط مبادرة اوراسيا سيقلل من تكلفة الغاز الطبيعي بالنسبة لها.[١]

٤-تسعى كوريا الى تربط مع بقية اوراسيا عن طريق مبادرة الحزام والطريق اذ انه له معنى رمزي بالنسبة للكوريين، فمنذ اندلاع الحرب الكورية في عام ١٩٥٠-١٩٥٣ تم فصل كوريا الجنوبية عن القارة واصبحت اشبه بالجزيرة لآنها لم تعد قادرة الوصول الى كوريا الشمالية سعى الكوريين الى [٢] الاتصال ببقية العالم والهرب من عزلتهم حيث ان البلاد شعرت على انه اكثر تشابه مع كل من اليابان والمملكة المتحدة، دول ذات ثقافات عمرها الف عام اذ ان كوريا الجنوبية تمكنت من التواصل مع كوريا الشمالية عن طريق مبادرة الحزام والطريق فيمكن الاول التغلب على التناقضات وتحقيق رغبة الشعب .

---

(١)David Hunt A source prey piously .p.٩٣.

(٢) yiwhan woo china cales for korea role on Belat and Road ٢٠١٩ on link https://www.scmp.com/news/asia/artical dist of vist /٢٥/٥/٢٠٢٢.

بالرغم من الاسباب المشروعة لانضمام كوريا الى المبادرة الى انه هنالك مخاطر يمكن لنا ملاحظتها: [١]

١- هنالك اختلاف في نظام القطارات بين الكوريتين اذ ان اغلب سكك الحديد في كوريا الشمالية لا يمكن له التعامل اله مع قطار واحد يتحرك في اتجاه واحد ومشكلة الطاقة اذ تعمل قطارات كوريا الجنوبية عند ٢٥٠٠٠ فولت وكوريا الشمالية ٣٠٠٠ فولت يتعين على كوريا الجنوبية اعادة بناء البنية التحتية الحالية للسكك الحديد في كوريا الشمالية، اذ تستخدم كهرباء اكثر من ما تولدها كوريا الشمالية، والمشكلة الاخرى ان انتاج الكهرباء في كوريا الشمالية بلغ حوالي ٤% فقط من انتاج كوريا الجنوبية، لذلك ان(سئول) بحاجة الى استثمار في كل نظام سكك الحديد في كوريا الشمالية اذ ان حسب التقارير تحتاج تطور خطوط القطارات حوالي ٨٧ مليار دولار.

٢-المخاطر الامنية المتعلقة بالثقة إذا شاركت كوريا الجنوبية في المبادرة قد تواجه وضع أمني حرجا، فهل من الممكن كوريا الجنوبية وضع ثقلها وامن طاقتها بيد كوريا الشمالية اذ ان الاخير تغير علاقتها مع (سول) الى حسب رغبتها ومصالحها الوطنية هذا يخلق احتمالية ان تمارس الكثير من الضغوط عليها عن طريق التحكم بإمدادات الطاقة.

(١) sungku jang shouldsouth korea participate in china pelt and road,article pupblishid January ٦,٢٠١٩ on link :http://nationalinterest.org/buzz/shouldsouth – koreapartcipate-chinas-belt-and-road dist vist ٢٥/٥/٢٠٢٢

المطلب الثاني

الموقف الهندي

ان العلاقات الهندية الصينية تتميز بانها علاقة بين شد وجذب تارة تشهد تقاربا وتارة اخرى تشهد صراعا، اذ ان الهند والصين تربطهما علاقات اقتصادية وهم يعدان شريكان في العديد من المجالات مثل، مجموعة العشرين، مجموعة البريكس، ومنظمة شنغهاي للتعاون، بالرغم من ان البلدين متحاذيان جغرافيا ويوجد بينهما عدة خلافات حدودية لكن جوانب الاتفاق بين (الهند والصين) تتفوق على جوانب الخلافات بينهما وهذا ما جعل العلاقة مستمرة بين البلدين فإن التقارب الصيني الهندي يبعد الولايات المتحدة الامريكية (١) ولعل ابرز الجوانب المشتركة بين الهند والصين هو رفضهما الى نظام الاحادي القطبية والهيمنة الامريكية وهذا ماكده (جوزيف ناي) ان مجموع سكان كل من البلدين يشكلان اكثر من ثلث سكان العالم وان معدلات النمو الاقتصادي بالنسبة للبلدين هي اعلى المعدلات في العالم لابد لنا ان ندرك ان تحالفهما يشكل عاملا خطرا لتأثير في السياسة العالمية ويستطيعان وحدهما اعادة صياغة النظام العالمي وبعد العام ٢٠١٣ بعد اعلان الصين لمبادرة الحزام والطريق كان موقف الهند معارضا لكونها تمثل تهديد للمصالح الهندية في جنوب أسيا وتعتبرها احد ادوات التطويق الصيني للهند. (٢)

---

(١) مجموعة مؤلفين، الهند القوة الدولية الصاعدة (الابعاد والتحديات)، المركز العربي الديمقراطي لدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ط١، ٢٠١٨، ص ١١١.

(٢) كرار انور ناصر البديري، الصين بزوغ القوة من الشرق، مركز حمو رابي للنشر والتوزيع ط١، بغداد، ٢٠١٥، ص٤٥.

من خلال سلسلة وهي عبارة عن عدد من الموانئ التي قامت الصين بتطويرها عبر سواحل المحيط الهندي واصبحت قواعد ثابته لها لا تقدم خدمات لوجستية وتجارب فحسب بل توفر لها أفضلية اقتصادية وعسكرية في المحيط الهندي وجنوب أسيا، اذ انه تعزز من النفوذ الصيني وتساهم هذا القواعد في تطويقها من الهند ابرز منافسيها في أسيا [(١)] الهند اصبحت لها مخاوف من مبادرة الحزام والطريق خصوصا بعد ما قامت الصين بتقوية علاقاتها مع دول الجوار للهند في مناطق جنوب أسيا والمحيط الهندي، لاسيما في مجال البنية التحتية وان تحرك الصين في تلك المناطق والمحيط الهندي هي بحد ذاتها تحديا للمصالح الاستراتيجية للهند، ان اهمية مناطق جنوب أسيا لكونها تمثل سبل الوصول الى المحيط الهندي لذا فهي تحمل اهمية في مبادرة الحزام والطريق ويتمثل موقف الهند من المبادرة في البيان الذي اصدرته عام ٢٠١٧ ووضحت من خلاله ان المبادرة لا تستند الى مبادى مثل الحكم الرشيد، وسيادة القانون، والشفافية.

واكدت ان المبادرة تحمل الدول المشاركة فيها ديون [(٢)] كما يتضح ان ٩٠% من تجارة الصين تمر عبر البحار، فهنالك ثلاث مضايق بحرية تعدها الصين مصالحها الحيوية وهي (**مضيق ملقا، ومضيق هرمز، ومضيق باب المندب**) وهذا جميعها تسيطر عليها الولايات المتحدة مما دفع الصين الى انشاء ميناء (جوادر) ويمثل ممر الاقتصادي الصين – باكستان مصدر قلق للهند من المبادرة حاذ ترى الهند ان عمل الصين لميناء(جوادر) لمحاصرة الهند وتقليص دور الهند في منطقة جنوب

(١) طارق عزيزة، استراتيجية الولايات المتحدة في اسيا في ضل نهوض الصين، مركز حرمون لدراسات المعاصرة، قطر، ٢٠١٧، ص٥.

(٢) Darshana M .Borah ،India ،s Answer to Belt and Road A Road map for south Asia Carnegie Endowment for international peace ،new Delhi ، ٢٠١٨ ،p. ١٢.

أسيا لاسيما ان ممر الصين – باكستان الذي يكلف ٥٠ مليار دولار ويمر عبر اقليم كشمير المتنازع عليه بين ا(لهند وباكستان) يشكل تهديداً لأمن واستقرار الهند ويدل على الشراكة الاستراتيجية بين الصين وباكستان.

الصين لا تضغط على الهند للانضمام لكن تغريها بالتعاون اذ عرضت عليها التوافق بين المبادرة ومشروع الهند طريق التوابل والمواسم الذان لهما جذور تاريخية ويرتبطان بمناطق واسعه هنالك بعض الفوائد التي تجنيها الهند من المشاركة مبادرة الحزام والطريق، ان المبادرة من الممكن ان تساعد الهند في تمويل مشاريع البنية التحتية، خصوصا في الجزء الشمالي الشرقي من الهند, الصين لا تريد ان تكون الهند خارج المبادرة خوفا من ان الولايات المتحدة تكسب الهند وتصبح قوة معارضة للمبادرة، كذلك اليابان تحاول اغرائها لكي يصبح مثلث **(امريكا– الهند –اليابان)** لمواجهة المبادرة الصينة وتطمين الهند بأن ا لمبادرة ليست عسكرية، على الرغم من ان الصين نشرت ما يسمى سلسلة عقد اللؤلؤ للتنافس الاقتصادي والتعاون الا ان الهند تصف المبادرة بانها ردا على السياسة الامريكية، وانها ليست مبادرة انما هي استراتيجية متعددة الاوجه لغرض الأهداف الاساسية لسياسة الصين الخارجية وترى الهند ان المبادرة مبادرة صينية وطنية ليست مبادرة متعددة الاطراف، [(١)] هنالك بعض الخبراء يرون ان الهند لا تستطيع الامتناع عن المشاركة في المبادرة لأ نها ربما ترى نفسها منعزلة استراتيجيا بعد ان التحقت العديد من الدول الاسيوية والاوربية بالمبادرة، جميع جيران الهند سوف ينظمون الى المبادرة لذلك الهند تقوم بدراسة المبادرة قبل الانضمام لمعرفة الايجابيات والسلبيات بالنسبة للمبادرة خلال الانضمام.

(١) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سابق ذكرة ص، ٢٥–٤٢٩.

اذ ان الهند لم تكتف بعدم حضور المنتديات ورفض المبادرة بل انها سعت لمواجهة المبادرة الصينية وايجاد مشروع بديل لها عبر اقامتها انشاء بديل وهو ممر جديد تحت اسم ممر النمو في اسيا وافريقيا الذي تم الاعلان عنه في البيان المشترك بين رئيس الوزراء الهندي والياباني في تشرين الثاني من العام ٢٠١٦ وهذا الممر سوف يكون بحرياً يربط افريقيا بالهند ومع دول جنوب شرق اسيا الهدف منه هو النمو التجاري الاستثماري لا فريقيا وانه سوف يقلل من الكلفة للهند واليابان مقارنة بالمبادرة، وفي عام ٢٠١٧ قدمت ادارة الرئيس الأمريكي [١] (ترامب) رؤيتها لاستراتيجية للهند والمحيط الهادي التي تحل محل أسيا والمحيط الهادي بعبارة الهند.

والمحيط الهادي في اوراق السياسات التي سوف تعزز الاهمية الجيوسياسية للهند في مواجهة صعود الصين، [٢] وفي مجال الامن عززت الهند تعاونها مع الولايات المتحدة واليابان واستراليا المعروف باسم رباعية للحوار الامني لمواجهة النهوض الصيني، وردت الهند على بنا ميناء جوادر الباكستاني بتمويل وتطوير ميناء تشابهار الايراني الذي بدوره سيربط ممر النقل بين شمال وجنوب الهند ويمر شمالا عبر ايران ثم يتفرع الى ارمينيا ثم الى روسيا وشرقا في افغانستان غربا الى اوروبا ويبعد تشابهار عن مومباى ب ١٤٣٨ كم فقط سوف يجعل الهند قادرة على الوصول الى هذا الاسواق بشكل افضل، كما ان الصين سعت الى تخفيف التوتر بين البلدين من خلال اقامة قمة غير رسمية مع الهند في مدينة وهان لتخطى النزاع الحدودي بينهما ودعا الرئيس الصيني (شي جين بينغ) الى القمة في ٢٧ نيسان من العام ٢٠١٧ وفي نهاية القمة الغير رسمية تعهد البلدين بتخفيف التوترات

---

(١) بان احمد ابراهيم فضلي، طريق الحرير، عملاق ينهض من جديد، وزارة الخارجية العراقية، معهد الخدمة الخارجية، بغداد، ٢٠١٧، ص٥٢.

(٢) شنا ز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مصدر سابق ذكره ص١٠٢.

بين البلدين بخفض التوتر الحدودي وتحسين العلاقات بينهما والتأكيد على حفظ السلام، [١] وان السبب الاخر في ابعاد الهند من المبادرة هو (هضبة دوكلام) المتنازع عليها مع (بوتان) التي تعد الهند منطقة استراتيجية لها كان هنالك العديد من التنافس الصيني الهندي اذ انه كان هنالك تنافس على منطقة جنوب أسيا فضلا عن الخلافات في بحر الصين الجنوبي بشان مسألة التنقيب عن النفط والغاز. [٢]

الاستراتيجية الصينية اتجاه جنوب أسيا لاسيما نحو الهند هو سعي الصين الى وضع الهند تحت الضغط الاستراتيجي عن طريق احتواء الدول المجاورة للهند عملت الصين على تقوية علاقاتها مع باكستان والدول الاخرى الصغيرة اذ ان العلاقة بين الصين والدول الصغيرة هي علاقة تعاون وصداقة والدول الصغيرة ترى ان علاقتها مع الصين هو ضماناً لاستقلالها عن الهند نجحت الصين في احتواء الدول المجاورة للهند واصبحت الصين هي من تمثل عنصر الاستقرار لهذا المناطق وعنصر القوة الذي يمكنهم من اتخاذ قرارات مستقلة عن الهند فضلاً عن الدور الاقتصادي الذي تقدمه الصين لهذا المناطق [٣] في كل من، باكستان، وبنغلادش، والنيبال، وسيرلانكا، ان توجه الصين الى هذا المناطق تهدف فيه الى تقوية اواصر نفوذها الاقليمي في واحدة من بين اكثر النظم الاقليمية خطوراً واضطراباً في العالم لاحتوائها الكم الهائل من الفرص الملائمة لتطلع الصيني، كما

---

(١) Mala Sharma ،India ،Approach to chi na Belt and road lenitive oppor tu n ties and concur n op .١٤٤.

(٢) الهند تواجه حزام الصين بممر افرو – اسيوي مدعوم يابانيا، ٢٩ /تموز/ متاح على الرابط: https://aawsat.com/home/articie/ ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٩.

(٣) Gohn w .Giver ،china south Asian interests and policies ،paper prepared for us china economic and security review commission ،٢٠٠٥.on link http://www.uscc.gov/hearings/٢٠٠٥hearings/wriying Date of visit /١/٦/٢٠٢٢.

ان الصين فرضت دورها في تقييد دور الهند التي تمثل القوة الرئيسية في المنطقة وتحجيم نفوذها واقامة علاقات الدول المجاورة لها لإنقاذها من الهيمنة الهندية، وان الصين تحالفت مع باكستان التي تمثل العدو التقليدي للهند، وساهمت في تطوير البرنامج النووي الباكستاني فضلا عن الدعم الدبلوماسي والاستراتيجي الذي قدمة الصين لباكستان وعملت على دعم الدول الصغيرة في المنطقة سياسياً وعسكرياً التي عانت كثرا من الهيمنة الهندية عليها في منطقة جنوب اسيا. [(١)]

المطلب الثالث

الموقف الياباني

اليابان تحتل مكانة عالية في الدبلوماسية الصينية وهي دولة كبرى، وتعد احد الدول المجاورة للصين هنا تظهر الأهمية اليابانية في الدبلوماسية الصينية ان العلاقات الصينية اليابانية لا تقوم على التنافس فحسب انما تربطها علاقات تعاون حيث يعتبرها الخبراء اكثر حدة في التنافس بين القوى الكبرى في القرن الحادي والعشرين وهي منطقة الجنوب الشرقي من القارة الأسيوية الذي يمثل مركز الثقل الاقتصادي في العالم، تقف كل من الهند واليابان في طليعة الدول المعارضة للمبادرة وتبرز اليابان [(٢)] لا نها تعد ثالث اكبر اقتصاد في العالم وان سبب معارضة اليابان للمبادرة تخشى من توسع نفوذ الصين في وسط أسيا وتعزيز هيمنتها وربطها بمبادرة الحزام والطريق وتصبح لصين دوافع لمنافسة اليابان على المواد الاولية، وان روسيا لاتقف الى جانب اليابان في مواجهة الصين

---

(١) حميد شهاب احمد وزيدون سلمان محمد، التحدي الصيني للهيمنة الامريكية، ط١، دار سما للنشر والتوزيع، جمهورية مصر العربية، ٢٠١٩.ص١٧.

(٢) جانغ يون لينغ، الحزام والطريق (تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الحادي والعشرين)، دار صفصافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧، ص١٢٦.

مما دفعها الى التعاون مع الولايات المتحدة لمواجهة الصين في وسط وجنوب شرق اسيا ترى ان المبادرة تهدف الى تغيير الوضع القائم في شرق أسيا وجنوب شرق اسيا عن طريق اقامت علاقات اقتصادية ومالية مع دول الاقليم لحشدها لصالحها [1] وترى اليابان عدم وجود شفافية في المؤسسات المالية للمبادرة وادارتها وان من الاسباب الرئيسية تكمن في تطور العلاقة بين البلدين بعدما انحدرت منزلة اليابان واصبح اقتصادها راكدا وهو الاقتصاد الذي كان يعرف انه لا يألف البطالة في حين ان اقتصاد الصين ينمو على الرغم من ان النمو بطيئا غير ان الصين ثاني اكبر اقتصاد في العالم لم تكتف اليابان بالرفض فقط بل طورت الاعمال الدبلوماسية مع الدول الواقعة على المحيط الهادي وعززت من وجودها العسكري. [2]

دفعت كل من الهند وايران وافغانستان اعمال بناء في جنوب أسيا محاولة شق طريق الحرير البحري وطريق الحرير البري خوفا من توسع الصين، لا نه يشكل خطرا عليها حيث ان اليابان رأت ان الابتعاد عن الانضمام للمبادرة سوف يقلل من نفوذها كقوة اقليمية ففي حزيران عام ٢٠١٧ اعلن رئيس الوزراء الياباني (شينزو ابي) الانضمام الى المبادرة اذا رادت الاستفادة من الفرص الممنوحة لها وفي ايار عام ٢٠١٨ وقعت اليابان والصين اتفاق التعاون الاقتصادي للاستثمار في الدول الاخرى، لكن على الرغم من الاتفاقات لاتزال هنالك قضايا امنية واقتصادية تثير الاختلاف بين

---

(١) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سابق ذكره٤٢٧.

(٢) المصدر نفسه، ص٤٢٧.

البلدين اي انه الاتفاق لا يعني حل المشكلات العالقة بينهم [١] مما دفعته الى ا لتحرك باتجاهات متعددة لمواجهة المشروع الصيني من عدة نواحي استراتيجية وجيوسياسية وتتمثل بالاتي:

١-الهند واليابان بصورة مشتركة يقودان مبادرة النمو الاسيوي الافريقي* التي تم الاعلان عنها في عام ٢٠١٧ وهدفها بناء الاتصالات والربط بين المحيط الهادي والقارة الافريقية ويحتوي على مساحة مهمة تعبر منها نصف حجم التجارة العالمية وبناء قواعد صناعية على الساحل الشرقي لا فريقيا. [٢]

٢-تطمح اليابان الى تطوير ميناء (تشابهار الايراني) ذو الاهمية الاستراتيجية البالغة لمواجهة ميناء (جوادر)الباكستاني المدعوم من الصين.

٣-تعمل اليابان على تكوين تحالف من اربعة دول (اليابان. الولايات المتحدة. استراليا. الهند) لمواجهة النفوذ الصيني في اسيا.

٤-بناء شبكة لتطويق الصين اي التعاون مع الدول المجاورة لصين لحصارها والاستغلال الامثل لهذا الدول لأثارة القلق حول التنمية الصينية بصورة التي تخدم المصلحة اليابانية لخلق ضغوط

---

(١) عدنان خلف حميد، وهند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق :(الاهداف والتحديات)، مجلة تكريت للعلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، العدد ١٩، جامعة تكريت، العراق، ٢٠٢٠، ص١٨٥.

*-مبادرة النمو الاسيوي الافريقي:هي اتفاقية تعاونية اقتصادية بين كل من الهند واليابان وعدد من الدول الافريقية

(٢) kawal Masahiro ،Belt and road initiative ،gap an perspective Economic Research institute for North Asia (ERINA) ،Foreign correign correspondents clup of gap an ٢٠١٧ ،P٤.

خارجية امام الصين، [١] اليابان بدأت بإظهار مواقفها الايجابية اتجاه المبادرة الصينية حيث ارسل رئيس الوزراء الياباني (شينزو ابي) وفدا رسميا الى المبادرة مما اعطى دعما مشروطا للمبادرة ان تكون المبادرة قائمة على الشفافية والعدالة واتاحة استخدام لمرافق البنية التحتية للجميع وان اليابان تتابع سياسة البنك الأسيوي للاستثمار، واعتبر موقف رئيس الوزراء الياباني اتجاه المبادرة موقفا ايجابيا وتم الاتفاق على التعاون التجاري بين بلدين اذ ان اليابان اكدت على ان التعاون يتم وفقا الى المعايير الدولية وليس بالضرورة ان يكون ضمن مبادرة الحزام والطريق، انها لا تنكر التعاون التجاري مع الصين في بعض مشاريع البنية التحتية في اطار المبادرة، لكن في حالة استيفائها الى المعايير والشروط الدولية كمشاريع تمولها المؤسسات المالية الدولية مثل (بنك التنمية الاسيوي) اي ان اليابان لم تقدم اي تطوير في موقفها اتجاه المبادرة سوى التحول من السلبية الى الايجابية وقد بررت عدم انضمامها الى المبادرة، هو في عدم شفافية المؤسسات المالية للمبادرة [٢] ولعل الاسباب الرئيسية لعدم انضمام طوكيو للمبادرة تكمن في تطور العلاقة الصينية اليابانية لاسيما الصعو د الصيني والنمو الذي تشهده الصين يعد عامل قلق بالنسبة الى اليابان، على الرغم من النمو البطيء الى انها تعد ثاني اكبر اقتصاد في العالم تخشى اليابان من الاهداف الجيوسياسية للمبادرة وتوسع نفوذها وتقويه دورها الاقليمي والعالمي عن طريق المبادرة خصصت اليابان نحو ١١٠ مليار دولار للمساعدة في أنشاء البنية التحتية في منطقة أسيا. [٣]

(١) جانغ يون لينغ، الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الحادي والعشرين، مصدر سابق ذكره ص١٠١.

(٢) Masafumi laid Japan Relu ctant Embrace of BRI ،G–man institute for international and Security Affairs Research Division Asia ،no ٣.Germany ،٢٠١٨ ،p .٥

(٣) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سبق ذكره، ص ٤٨٠

انها لم تكتف برفضها للمبادرة بل انها سعت الى تطوير الاعمال الدبلوماسية مع الدول الواقعة على المحيط الهادي وتعزيز تواجدها العسكري لبناء خط دفاعي لكبح الصين وتدفع كل من الهند وايران لشق طريق الحرير البري والبحري: [١]

- الرؤية اليابانية لمبادرة الحزام والطريق الصينية:

بالرغم من الاهمية التي تحظى بها المبادرة الصينية في جميع انحاء العالم بسبب الفرص الكبيرة التي ستقدمها المبادرة لدول المشاركة، الا ان الكثير لم يولوا الاهتمام لهذا المبادرة وابرزها منافسها الحاد وثالث اكبر اقتصاد في العالم الا هو اليابان، لذا اطلقت مبادرتها المسماة (محيط هندي-هادي حر مفتوح) في عام ٢٠١٤ والتي تسمى اختصارا (فويب-foip) في البداية اليابان كانت مترددة في انشاء هذا المبادرة وبعد ذلك تشجعت بعد نجاح الاتفاقية الشاملة والتقدمية لشراكة عبر المحيط الهادي والتعلم من خطط المبادرة الصينية وبعد تراجع الولايات المتحدة في أسيا قررت تنفيذ مشروعها مع علامتها التجارية [٢] ذلك عبر تطوير استراتيجيتها الاقليمية للسياسة الخارجية لتواصل تحت قيادة رئيس الوزراء (شينزو ابي) وتهدف مبادرة (فويب) الى تحسين الاتصال بين كل من أسيا وأفريقيا من خلال منطقة المحيط الهادي والهندي مع دول الأسيان لتعزيز الاستقرار والازدهار في

(١) ليو خاي تشوان، مبادرة (الحزام والطريق) التحديات الامنية والخيارات الصينية، جان يون لينغ (محررا) الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة اية محمد الغازي، ط١، (الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، ٢٠١٧) ص ٤٤٣.

(٢) Umirdionov ،Ali sheer ،Generating a reform of the BRI from the inside japan con tri b ution via soft law diplomacy the rese arch in astute of econ my trade and in duster Nagoya university of Economics RIETI Discussion paper series Japan ، September . ٢٠١٩.

المنطقة ويعد رئيس الوزراء (شينزو ابي) هو المهندس للمبادرة فويب اليابانية الذي كشف النقاب عن الفكرة في العام ٢٠١٦ في نيروبي خلال مؤتمر طوكيو.

الدولي السادس للتنمية الافريقية عندما تم تقديمة لأول مرة وصف بإنه وسيلة لتعزيز القيم المشتركة مثل سيادة القانون واقتصاديات السوق الحر في جميع المنطقة، وعلى هذا الغرار غيرت الصين اسم مبادرتها من طريق الحرير البري والبحري الى مبادرة الحزام والطريق قامت اليابان بأجراء بعض التغيرات على مبادرة (فويب) بسبب اعتراضات بعض دول الأسيان اثنا لقائه مع رئيس الوزراء الماليزي اختار رئيس الوزراء الياباني [١] كلمة رؤية بدلا من المبادرة في تشرين الثاني من العام ٢٠١٨، ووضعت كسياسة للتعاون الدولي وتتآلف هذا السياسة من ثلاث ركائز الركيزة الاولى سيادة القانون وحرية الملاحة وحرية التجارة، الركيزة الثانية الرخاء الاقتصادي وتحسين الاتصال، الركيزة الثالثة الالتزام بالسلام والاستقرار من خلال تطوير البنية التحتية مثل الموانئ وسكك الحديد، وركزت اليابان في رؤيتها على عنصران مهمان احدهم كان تحسين الاتصال في دول الاسيان، ويشمل ذلك الممر الاقتصادي بين الشرق والغرب والممر الاقتصادي الجنوبي ومشروع تحسين الاتصال شرق الهند ومنطقة بنغال الصناعية للنمو الصناعي ومن جنوب شرق أسيا الى جنوب شرق افريقيا عبر جنوب غرب اسيا والشرق الاوسط (مينا مومباسا) في كينيا، وثانيهما تعزيز الشراكات الاقتصادية بما في ذلك معاهد الاستثمار وتحسين بيئة الاعمال وفقا لكتيب تم تحديثه ل (فويب) اضافت اليابان الاتصال بين الاشخاص كقسم فرعي ثالث من الركيزة الاقتصادية لرؤيتها وهذا يشير الى ان اليابان تحاول من ان تجعل (فويب) رؤية شاملة تماثل الى جميع اهداف المبادرة الصينية. [٢]

(١) kawai Mashiro ،Belt and Road Initiative;japans perspective ،Economic Research Instiute for North Asia(ERINA) ،foreign correspondents clup of japan٢٠١٧ ،.p.٤.

(٢) حيدر زهير الوائلي، مبادرة الحزام والطريق ومستقبل مكانة الصين، مصدر سبق ذكرة ص٢٧٩.

المبحث الثاني

المواقف الدولية اتجاه المبادرة

الحزام والطريق مشروع عالمي يتعدى الحدود الاقليمية في ظل التنافسات الاقليمية والدولية لابد ان تتأثر المبادرة بالمتغيرات والصراعات بين الدول وخصوصا الدول العظمى الفاعلة في النظام الدولي، ان تطور المبادرة ومشاريعها المالية وانعكاساتها على الدول جعل القوى العظمى ولاسيما الولايات المتحدة الامريكية اكثر تخوف من ان يحدث تغيير في النظام الدولي ومؤسساته الذي تم إنشاء بما يخدم اهدافها ومصالحها وما يتوافق مع المصالح الاوربية فانه تهديد النظام الدولي القائم هو اطاحة وإزاحة الهيمنة الامريكية على النظام الدولي وانهيار مؤسساتها المالية (صندوق النقد الدولي، والبنك الدولي) والتجارية (منظمة التجارة العالمية) فضلا الدور الروسي الذي ستلعبه روسيا في المبادرة وتأثيرها على المبادرة سوف نتطرق الى اهمية ومواقف وسياسات القوى الدولية وتأثيرها على المبادرة الصينية.

المطلب الأول

الموقف الامريكي

تعد العلاقة ما بين الولايات المتحدة والصين هي الاكثر أهمية وتشابكاً وتعقيداً في القرن الحالي، ومحاولة الولايات المتحدة عرقلة الصعود الصيني وسعى الاخير لتجاوز هذا العقبات عن طريق أدارتها ، تسعى الى احتواء الصين عن طريق توطيد تحالفها مع كل من اليابان وكوريا الجنوبية، وكذلك تسعى لتعزيز علاقتها مع كل من (فيتنام وميانمار ولاوس) هذا الدول التي لديها خلافات مع الصين، تسعى [١] الى اكتسابها الى جانبها وان ابتعاد الولايات المتحدة عن المبادرة يتدرج في اطار العلاقات الصينية الامريكية والتنافس خصوصآ ما بعد الحرب الباردة ومن اسباب معارضة الولايات المتحدة للمبادرة الصينية.

إنَ الصين قلصت استثماراتها في السندات للخزانة الامريكية بعدما ارتفعت نسبتها من (٦%) الى (٢٠%) بقيمة بلغت (١.٣٥) ترليون دولار من اصل (٦.٢) ترليون دولار بفائدة قليلة وكذلك تسعى بتوجيه عملاتها الاجنبية اتجاه المبادرة تعتقد الولايات المتحدة الامريكية ان المبادرة هي استجابة لا لا اعادة التوازان في اسيا الوسطى – المحيط الهادي التي تعول عليها للحفاظ على هيمنتها وتطويق الصين وارهاقها، ان المبادرة اخذت طابعا اقتصاديا مثل المشروع الامريكي لشراكة عبر المحيط الهادي الذي استبعدت منه الصين [٢] ان العملية التي تعمل بها الولايات المتحدة الأمريكية

(١) ابتسام محمد عبد العامري، مبادرة الحزام والطريق وتأثيره على العراق، ورشة عمل، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢٠، ص٥.

(٢) كاضم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سابق ذكره ص ١٨١.

تعمل على تقوية وتعزيز علاقاتها مع كل من اليابان وكوريا الجنوبية وسنغافورة والفلبين، وكذلك تعمل على توسيع العمق الاستراتيجي لكل من (لغوام وجزر هاواي واستراليا) فقد اصبح المحيط الهادي شبيه للمحيط الاطلسي في حقبه الحرب الباردة التحركات الصينية لمنافسة للولايات المتحدة الامريكية بداءة مبكرا منذ العام ٢٠٠٥ بأبرام اتفاقيات تجارية مع كل من (**برناوي، تشيلي، ماليزيا، نيوزلندا، سنغافورة، بيرو، فيتنام**) فضلا عن قيام الصين بإعلان المبادرة في عام ٢٠١٣، وقد عملت الولايات المتحدة على عرقلة التقدم الصيني عن طريق اثارة قضايا داخل الصين مثل حقوق الانسان كما ان واشنطن تحتضا العديد من المعارضين الصينيين وكذلك تدعم الولايات المتحدة الحركات الانفصالية في شينجيانغ ودعمها لمؤتمر الايغور العالمي * المناهض لصين فضلا عن(قضية تايوان) كذلك الولايات المتحدة خارجيا تدعم دول رابطة جنوب شرق أسيا (أسيان) في نزاعها مع الصين بشان السيادة في بحر الصين الجنوبي [١] وفي قضية بحر الصين الشرقي.

ان السياسة التي تستخدمها الولايات المتحدة الامريكية تميل الى التعامل الحازم مع ما يمس مكانتها الدولية او المواقف التي تمثل تهديدا لأمنها لعل ان الموقف الامريكي اتجاه قوى الصين الصاعدة استراتيجياً، وعسكريا واقتصاديا تتزايد ولعل من بين مظاهر ذلك عدم وجود توافق في ادارة الرئيس ترامب بشان المبادرة، ان السياسة الامريكية اتجاه المبادرة تشهد تقلبات كبيرة بسبب غياب الاستراتيجية الواضحة، غير ان ذلك لا غياب لأي رؤية للمواجهة [٢] وان مبادرة الحزام والطريق

---

* مؤتمر الايغور العالمي –منظمة عالمية تمثل مصالح شعب الايغوري المسلم في تركستان الشرقية تاسس ٢٠٠٤ في ميونخ.

(١) ابتسام محمد عبد العامري، مصدر سبق ذكره، ص٥.

(٢) ناديه الهواس، نظام عالمي بديل تحديات بناء استراتيجية احتواء امريكا لصين، ملحق مجة سياسات دولية، العدد ٢١٤، القاهرة ٢٠١٨.

خطوة جبارة قد تنعكس في المستقبل على موازين القوة العالمية، لذلك تسعى الصين الى تخطي الولايات المتحدة الامريكية القوة الاقتصادية العالمية، اذ انَ واشنطن خططت لمشاريع كثيرة ومتنوعة تعيد نفوذها في الشرق الاوسط وأسيا الوسطى، لكن على الرغم من السعي الامريكي في مجمل الطرق لمواجهة المبادرة الصينية الا ان المبادرة الصينية شهدت اهمية بالغة خصوصاً في ظل تبني الحماية التجارية وتبني الرئيس السابق(ترامب) لقرارات معادية للعولمة العديد من الباحثين الامريكيين يشعرون بالقلق اتجاه المبادرة الصينية، وان الصين تستخدمها لتوسيع نفوذها البعض وصفها بانها (خطة مارشال الصينية) ويرى الخبراء ان اعلان الصين للمبادرة هو لمواجهة استراتيجية اعادة التوازن الاسيوي التي اعلنت عنها الولايات المتحدة في عام ٢٠١١، لذلك تدخل المبادرة في اطار التنافس بينهما على الرغم من رسائل الاطمئنان التي وجهتها الصين الى الولايات المتحدة وان توسع الصين لا يشكل تحديا للولايات المتحدة، الا ان انه بعض الامريكيون يرون ان المبادرة هي تهديدا لأمريكا والبعض الاخر يرى ان المبادرة تحدي للهيمنة الامريكية في الخارج [١] واكد مسؤولون امريكيون المعارضة لتعاون القائم بين دول الغرب والبنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية المملوكة لصين بدئت وسائل الأعلام الامريكي بشن الحرب على المبادرة ذلك لتشويه صورة المبادرة.

وتحشيد اكبر عدد من الدول لمواجهة المبادرة ترى الولايات المتحدة ان المؤسسات المالية التي انشأتها الصين البنك الأسيوي للاستثمار في البنية التحتية*، وصندوق طريق الحريرعلى انها

---

(١) تشي هونغ، الصين تحاول ابعاد دول المبادرة الحزام والطريق عن فخ الديون، بوابة الحزام والطريق، ٢٠١٩ على الرابط الاتي https://ara.yidaiyilu.gov.cn/notice/news/. تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٦/١١.

مؤسسات منافسة لاقتصاد الدولي (صندوق النقد الدولي والبنك الدولي) لذلك تحاول الولايات المتحدة منع الدول الحليفة لها من الالتحاق بالمبادرة [١] ولعل اهم المخاوف الامريكية من المبادرة تتركز في:

- هنالك مخاوف لعديد من المحللين الغربيين من مبادرة الحزام والطريق على امتلاك الصين لمينا (جوادر) في باكستان، على الرغم من ان الصين لا تسعى لنشر قواعد بحرية عسكرية الا ان حماية الطريق البحري سوف يلزمها على توسيع قدرتها البحرية للعمل في المياه البعيدة ومن ثم تصبح البحرية الصينية منافس الى البحرية الامريكية في المحيط الهندي كما يتصور البعض ان المبادرة سوف تؤدي الى خروج النفوذ الامريكي من اسيا على المدى البعيد على الرغم من ان المبادرة لا تهدف الى ذلك بصورة مباشرة لكن لها انعكاساتها السياسية والعسكرية.

- تعتبر الولايات المتحدة الامريكية ان(البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية)هي الوسيلة التي تستخدمها الصين لأ اضعاف النظام المالي والتجاري الدولي للولايات المتحدة كما ان استخدام المتزايد للعملة الصينية يهدد شريان حياة الدولار الامريكي، لاسيما ان [٢] انها تمتلك سندات في الخزانة الامريكية بقيمة ٢ تريليون دولار وهو ما يؤثر بشدة على سعر الصرف الدولار مستقبلاً لذا من المؤكد تقف الولايات المتحدة معارضة للمبادرة الصينية فضلاً سعي الصين لإ قامة نظام متعدد

(١) رضوان جمول، الاقتصاد السياسي لصين الحديثة قراءة في مبادرة الحزام والطريق وافاقها المستقبلية، المركز الاستشاري لدراسات والتوثيق، ط١، بيروت، ٢٠١٦.

* البنك الاسيوي للاستثمارفي البنية التحتية :بنك دولي تأسس ٢٠١٤ قانت الصين بانشائة براس مال ٥٠ مليار دولار ويضم اكثر من ٣٥ دولة مساهمة

(٢) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سابق ذكره ص ١٨٠.

الاقطاب تحتل فيه الصين مركز الرئيس ان عدم انضمام الولايات المتحدة الى المبادرة سيسمح للصين قيادة خطة التنمية العالمية وصياغة مستقبل اوراسيا بطريقة.

المصالح الصينية تلائم مع المصالح الامريكية ويشير لنا التاريخ ان مشاريع البنية التحتية يمكن ان تساهم في اثارة الحرب بين القوى العظمى، ولعل من الامثلة على ذلك في نهاية القرن التاسع عشر تعارض مشروع سكة الحديد (cape town) الذي يربط بين كل من بريطانيا والقاهرة مع مشروع سكك الحديد الفرنسي الذي يربط بين الشرق والغرب، مما ادى الى نشوب الحرب الانكليزية الفرنسية في افريقيا، كذلك مخطط سكك برلين بغداد لتوطيد نفوذها على الامبراطورية العثمانية ساعد على اشعال الحرب العالمية الأولى هذا الامثلة تدل على مدى تأثير مشاريع البنية التحتية في تغيير المشهد العالمي لذا فإن استجابة واشنطن للمبادرة سيحدد الى حد كبير مسار العلاقات بين الولايات المتحدة الامريكية والصين [١] ومصير النظام العالمي، اذ ان المبادرة تتمثل في ابعاد جيوسياسية على ان السياسة الخارجية الصينية في القرن الحادي والعشرين حسب توقع النخب الصينية ان الاستثمارات الهائلة في البنية التحتية على طول ممرات المبادرة ستوفر مكاسب جيوسياسية لصين ربما اكثر حتى من المكاسب الاقتصادية ومن شأن هذه المبادرة تعزز نفوذها على ثلاث قارات لتخفيف من الضغط السياسي الذي تفرضه الدول المنافسة للصين كاليابان وامريكا والهند، [٢] ان المبادرة اثارت ردود فعل عدائية خصوصاً في دول الغرب فالصين من خلال هذه المبادرة اصبحت

---

(١) Joseph s Nye ،Silk Road (united strategy toward chinia Belt and road Initiative Atlantic coun cil ،Washington٢٠١٧ ، p١٤.

(٢) محمد حمشي التقارب المراوغ هل تفوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا، جامعة ام البواقي، مجلة السياسة الدولية، العدد ٢١٤ المجلد ٥٣ الجزائر ٢٠١٨ ص١٤.

منافساً للولايات المتحدة في مجال الطاقة والامن الغذائي على اعتبار انها يمكن ان تسهل الخيارات الاقتصادية كبديل الإكراهات الامريكية القائمة على القوة العسكرية وعقيدة دفاعية موسعة اذ ان هنالك دول هم حلفاء للولايات المتحدة وهي منضوية في المبادرة مثل السعودية، والبنوك البريطانية وبعض الشركات الامريكية الخاصة.

ويمكن للخطة الصينية ان تنشأ مجموعة من حلفاء واشنطن في الشرق الاوسط وشمال افريقيا مهددة المصالح الامريكية في تلك المناطق، هذا حسب ما جاء في تقرير البنك الدولي عن منح الصين قروض مالية للدول الاخرى ولاسيما اغلب الدول النامية تفوق القروض المالية التي قدمتها الولايات المتحدة للدول النامية، مما جعل هذا الدول تتوجه للاقتراض من الصين بدلاً من الولايات المتحدة بالإضافة الى تأثير المبادرة في الطاقة والامن فانه سوف تؤثر في وبشكل كبير على نظام الامن البحري الذي تقوده الولايات المتحدة الامريكية في المحيط الهادي والهندي التي يشكلان نقطة التنافس الامريكي– الصيني هذا حسب الوصف الامريكي اتجاه المبادرة حيث ترى ان المبادرة تمثل تهديدا للولايات المتحدة اذ ان اوضح الرئيس الامريكي دونالد ترامب في استراتيجية الأمن القومي، التي تم الإعلان عنها في ديسمبر ٢٠١٧ معتبر ان الصين قوة تحررية تسعى الى تفويض الإمن والأزدهار الامريكي. (١)

(١) شناز بن قانة، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق, ومصدر ساق ذكره, ص١٠٤.

سعت الولايات المتحدة الامريكية مواجهة المبادرة في العديد من الطرق ومن هذا الطرق:

١-التوجه باتجاه اسيا هذه ما أعلن عنه الرئيس الامريكي الاسبق بارك اوباما في عام ٢٠١٥ في للحد من النمو الاقتصادي الصيني المتسارع وبحسب قوله ان واشنطن لن تسمح لبلدان مثل الصين بكتابة قواعد الاقتصاد العالمي.

٢-طرحت الولايات المتحدة الامريكية اتفاقية الشراكة الاقتصادية عبر المحيط الهادي ومن خلال هذا الاتفاقية بناء علاقات اقتصادية والغاء الرسوم والقيود على التجارة واستثنت من هذا الصين لتحجيم دورها الاقتصادي ونفوذها في اسيا لكن انسحبت عندما وصل ترامب الى الحكم ملتزما ببرنامجه الحكومي لكنها لم تلغَ. (١)

٣-تطبيق استراتيجية استغلال الجوار لكبح الصين من خلال التحالفات ودعم المنافسين ومن الامثلة علاقتها مع بلدان أسيا الوسطى في عام ٢٠١٥ اثناء اجتماع وزراء الخارجية الامريكية وبلدان اسيا الوسطى في باكستان. (٢)

٤-الحرب التجارية عندما قررالرئيس السابق ترامب زيادة التعريفات الكمركية على البضائع الصينية للضغط عليها من خلال فتح الاسواق امام المنتجات الامريكية وما علنت عنه الادارة الامريكية عند إصدار هذا القرار هو رداً على ما تعمل به الصين ضد البضائع الامريكية اما الهدف الاستراتيجي

---

(١) رشا الظريف، طريق الحرير الجديد قوة صينية عالمية، (رسالة ماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجامعة اللبنانية، ٢٠١٧.ص١٠٣.

(٢) نادية الهواس، نظام عالمي بديل، تحديات بناء الاستراتيجية احتواء امريكا لصين، مجلة السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية، القاهرة، المجلد ٥٣، العدد ٢١٤ (٢٠١٨) ص٢٠.

هو التضييق على الاقتصاد الصيني واتهمت وزارة العدل الأمريكيون شركة هواوي بسرقة الاسرار التجارية من الشركات الامريكية وفي قمة العشرين التقئ الرئيس الصيني والامريكي في عام ٢٠١٨ واتفقا على التهدئة، لاسيما في المجال التجاري (١) تتميز شخصية ترامب بالمزاجية تسرع وتناقض في قراراته فخطابه قبل الرئاسة يختلف عن ما بعد الرئاسة كما ان للمستشارين المحيطين به دوراً في قراراته السياسية واغلب المحيطين به لديهم نظرة عداء للصين ويوجد عدة امثلة.

- بيتر نافارو، الاقتصادي الامريكي الذي كان يعمل مساعدا للرئيس ترامب رئيس التجارة والسياسة والصناعة ومدير مجلس التجارة الوطنية في البيت الابيض كان معادي للصين.

- مايكل فلين، مستشار الامن القومي الذي تمت أقالته على خلفية تواصله مع الروس خلال الحملة الانتخابية وهو صاحب كتاب the field of fight وصف الصين بانه عدو لأمريكا.

- ريكس تيلرسون، وزير خارجية برفض وصول الصين الى بحر الصين الجنوبي للحد من نفوذها.

على العموم ان العلاقات الامريكية الصينية تتميز بالتنافس والصراع خصوصا في المجال التجاري والتكنلوجي، تتميز السياسة الامريكية اتجاه الصين بنهجين مختلفين من جهة تشهد العلاقات تصعيدا عن طريق فرض عقوبات وضغط في الاوساط الدولية ومن جهة اخرى تتعامل مع الصين على انها شريك تجاري واقتصادي ترتبط هاتين السياسيتين بصفة كبيرة بإرادة الصين ومدى مراعاتها للقوانين المنافسة والتجارة الدولية تعد الصين اهم ملف في اجندة الولايات المتحدة كونها المنافس الاول في الساحة الدولية تراقب الولايات المتحدة بقلق صعود الصين وتنامي قوتها الاقتصادي والتجارية من

---

(١) نادية حلمي، الحرب التجارية الامريكية –الصينية الى اين، مجلة السياسة الدولية، العدد ٢١٧، مجلد ٥٤، (مصر مؤسسة الاهرام)، ٢٠١٨ ص ٢١١-٢١٢.

خلال المشروع الصيني، وازدياد التنافس بين الصين والولايات المتحدة يهدف المشروع الصيني الى ربط الصين بالعالم الخارجي، ليكون اكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية [١] ان خسارة ترامب في الانتخابات امام (بايدن)خلفت ارتياحاً كبيراً في الأوساط الصينية بغض النظر عن السياسة التي سوف يتبعها الرئيس الجديد جو بايدن الانه سوف يجد نفسه مضطرا للتعامل مع خروقات الشركات الصينية للقوانين التجارية ركز (بايدن) عند توليه السلطة على قضايا حقوق الانسان في الصين التي قال البيت الابيض ان بايدن اثارها في اول مكالمة مع(شي جين بينغ) عند توليه المنصب كما ان ازمة كوفيد ١٩ سوف تفرض على الرئيس الامريكي الجديد ان يعمل على تحسين العلاقات مع الصين لذلك اعاد الولايات المتحدة الى منظمة الصحة العالمية الذي انسحب منه (ترامب) بسبب اعتبار النفوذ الكبير لصين على المنظمة خلال تفشي جائحة كورونا [٢] وسيدفع الرئيس الامريكي الجديد بالاتفاقية التي رسمها ترامب مع الصين خصوصا فيما يتعلق بالنقاط التي تخص الحقوق الملكية والنزاعات التجارية.

(١) انس كوييز بن علال، مستقبل السياسة الخارجية الامريكية في عهد بايدن، الاستثمارات في مكتسبات ترامب والعودة الى نهج اوباما، مجلة الدراسات الاستراتيجية والعسكرية، المركز الديمقراطي العربي، برلين، المجلد الثاني، العدد ٩، ديسمبر ٢٠٢٠ ص٦٣.

(٢) المصدر نفسه، ص٦٣.

المطلب الثاني

الموقف الاوربي

ردود الفعل في الاتحاد الاوربي اتجاه المبادرة مختلفة هنالك دول معارضة وهنالك دول مؤيدة، اذ انه المبادرة تم مناقشتها في اغلب عواصم الدول الاوربية تتراوح الإجابة بين النقد والترحيب والقلق اتجاه المبادرة واجهت المبادرة في البداية نقدا من قبل الاتحاد الاوربي لعدة اسباب، الاوربيون كانوا ينظرون الى المبادرة على ان المبادرة استراتيجية صينية تهدف الى الهيمنة العالمية واعادة كتابة القواعد العالمية وانها سوف تعارض المصالح الاوربية وانتقدت المبادرة لأنها تفتقر الى تعريف رسمي لنطاقها الجغرافي، الا ان الصين اجرت مناقشات وحوارات مع اصحاب القرار في الدول الاوربية والمؤسسات والمنتديات الأوربية وأوضحت ان المبادرة تستند الى مبادى عديدة اهمها، المنفعة، المسؤولية المشتركة، والمصلحة المشتركة، والمصير المشترك، وتقوم المبادرة على اسس المنفعة المتبادلة بين الدول المشاركة وفي العام ٢٠١٥ بدأت الدول الاوربية الانضمام الى البنك الأسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIB) ومن بين ٥٧ عضو مؤسس للبنك الاسيوي كانت ١٣ دولة من الاتحاد الاوربي ومن هذا الدول كل من (المانيا، ايطاليا، فرنسا، بريطانيا) [١] اذ ان ايطاليا لديها وجهات نظر مختلفة عن بريطانيا والمانيا وفرنسا ان ايطاليا تخاف من فخ الديون الذي سوف تنتجه المبادرة والذي حذرت منه الولايات المتحدة حيث ترى ان المبادرة فرصة كبيرة لها ولدول الاتحاد الاوربي ولعل الركود الاقتصادي الذي تعاني منه ايطاليا يعد احد اسباب التي دفعتها الى الانضمام الى المبادرة من اجل انعاش اقتصادها من خلال علاقاتها مع الصين وازدياد استثماراتها

(١) Astrid skala kuhmann European response BRI overdue Assment centr for international Relations and sustanble ،Serbia ٢٠١٩ on link https://www.cirsd.org/en / horizons/horizons-summer-٢٠١٩-١٤/distvist١٢/٦/٢٠٢٢.

في البنية التحتية عن طريق الصين بالرغم من نصف اعضاء دول الاتحاد الاوربي التحقت بالمبادرة الا ان هنالك خوفا من قبل [١] الاتحاد الاوربي اتجاه المبادرة لذلك القرارات متناقضة اتجاه المشاركة الاوربية في المبادرة.

اذ انَ الاتحاد الاوربي شهد انقساماً واضحاً اتجاه المبادرة الصينية وستختلف المواقف اتجاه المبادرة هنالك دول ترغب بمشاركة نشطة ودول ترغب بأن تكون قادة دبلوماسية في الاتحاد الاوربي ويرغب بالحصول على فوائد هائلة من البنية التحتية والنقل بين اوروبا الشرقية واوروبا الغربية واسيا الوسطى والصين، مما يسمح بفرص تجارية جديدة مع الصين ومع جميع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق، ان فرصة دمج المشروع الصيني مع الاتحاد الاوربي، هي فرصة لنشر المعايير المشتركة في [٢] عدة مجالات مثل، التكنلوجيا، والهندسة، والبناء، خلال القمة الاخيرة في ٩ ابريل عام ٢٠١٩ يبدو ان الاتحاد الاوربي يتجه نحو المواقف المشتركة اذ وافق دول الاتحاد الاوربي والصين على ورقة التفاوض بشان اتفاقية تجارية ثنائية تهدف الى الحد من الممارسات التجارية والاعانات غير العادلة بشكل كبير، كما ان الاوربيون يهدفون الى الوصول الى اسواق بحرية محمية من الصين لصادراتها هنالك دول اوربية مثل اليونان والبرتغال وايطاليا رحبت بالاستثمارات الصينية في اطار طريق الحرير الجديد لتغلب على تباطؤ النمو منذ سنوات، اذ ظهر الاتحاد الاوربي في مارس ٢٠١٩ من اجل التزام تجاري متبادل دائم على الرغم من الاهمية التي يراها الاتحاد الاوربي للمبادرة الصينية الى هنالك العديد من الخلافات التي تحتاج الى التسوية قبل ان تتمكن بكين من رؤية

---

(١) maaike okano and tomik kamio Engaging butnot indorsing chine ١٨/٨/٢٠١٩ Road lintev Netherlands institute of international relations ،nether lands ٢٠١٩.

(٢) valentin martin ،Entre emerve illement et apprehension Des union European face aux N ovules Routes de la soie (master٢ ،unversite Lyon٢٠١٩ ،)١٢٠-١٢١-١٢٩.

قبول السلطات الاوربية لهذا المشروع على الاراضي الاوربية اوروبا تسعى الى المشاركة في المبادرة بدلا من المواجهة من خلال شراكات اوربية صينية تهدف الى التعاون والنقل والعمل على تطوير العلاقة بين دول الاتحاد الاوربي والصين. (١)

الدول الاوربية كانت مترددة بين المردود الاقتصادي والخوف من ازدياد النفوذ الصيني فضلا عن تأثير الولايات المتحدة عل قسم من الدول الاوربية لذا انقسمت اتجاه المبادرة الى **عدة اقسام**.

القسم الاول: دول رافضة للمبادرة مثل (المانيا وفرنسا) التي كانت أكثر الدول حازمة اتجاه المبادرة الصينية خوفهم من نهوض الصين وغياب قدرتهم التنافسية لصين بسبب ازدياد مكانة الصين العالمية.

القسم الثاني: هنالك دول قلقة لكن ترى امكانية مواجهة الاقتصاد الصيني عبر زيادة تدخل الدولة في الاقتصاد ويضم هذا القسم كل من، هولندا والمملكة المتحدة، ودول الشمال الاوربي.

القسم الثالث: غالبية دول جنوب وشرق الاتحاد الاوربي أكثر تقبلا للمبادرة وتعزيز العلاقات الاقتصادية ومن هذا الدول هي ايطاليا والمجر واليونان. (٢)

اصبح الاتحاد الاوربي قلق بين توسع الاقتصاد الصيني وبين مواجهة الولايات المتحدة، لذا الصين استغلت الانقسامات في الاتحاد الاوربي بانضمام دول اوربية الى المبادرة فانضمت اليونان عام ٢٠١٩ كذلك المجر وايطاليا التي انضمت في اذار/مارس ٢٠١٩ والاشتراك في المبادرة الصينية

(١) Ana pantea ،L 'initiative la century et al Route dans Europe Orientale ،synergies Roman (٢٠١٨).

(٢) حسام ابوحامد، على طريق الحرير الجديد :القاطرة الفرنسية تقوداوروبا، مركز اسبار ٢٠١٩/١٢/١ وصل اليه بتاريخ ٢٠٢٢/٦/١٧ على الرابط التالي https://asbarme.com .

على الرغم من ترحيب بالاتحاد الاوربي لكنها تنتهج سياسة اكثر حازمة اتجاه الصين لعام ٢٠٢٠ فإن القيادة الاوربية بقيادة فون دير لين والممثل السامي(جوزيف بوريل) جاءت [١] لمواجهة التحديات المرتبطة بالصين اذ يسعى الاتحاد الاوربي الى ان يصبح اكثر جيوسياسية من اجل لدور العالمي وحماية المصالح التجارية في اطار علاقتها مع الصين والبدء في تطوير.

رؤية اكثر واقعية للشؤن الدولية مستفيدا من القوة الاقتصادية الأوربية ويمكن ان تستغل ضغوطات الولايات المتحدة، فاذا رضخت الصين الى ضغوطات خاصة بشان ممارسة التجارة والاستثمارات الصينية من المحتمل ان يكون لدى الاتحاد الاوربي حجة قوية لجعل الصين لتقديم تنازلات للمستثمرين الاوربيين وتعد المبادرة استراتيجية انمائية تهدف لزيادة تجارتها والنمو الاقتصادي وتعزيز الامن [٢] البحري، لازالت هنالك تحديات تقلل الشكوك بالصين ونفوذها المتزايد هذا ما تم تأكيده في الكتاب الابيض على طبيعته التعاونية من خلال التشاور لتلبية مصالح الجميع والتأكيد على التزامها بالمعايير العالمية والتعاون مع دول المبادرة والدول الكبرى لضمان الاستقرار فضلا عن مراعاة مصالحهم في منطقة الحزام والطريق وخاصة روسيا لان لها تأثير على الامن في المنطقة والولايات المتحدة لأنها دولة مهيمنة، لابد من استغلال الية الحوار لبناء الثقة ومواجهة التحديات، [٣] الصين تعتبر اوروبا على انها الطرف الآخر من حزام طريق الحرير الاقتصادي اذ ينطلق الطريق البري

---

(١) الصين والاتحاد الاوربي يصدران بيانا مشتركا للاجتماع ال ٢١ للقادة ٢٠١٩/٤/١٠ل وصل اليه بتاريخ ٢٠٢٢/٦/١٧ على الرابط http://arabic.news.cn .

(٢) واثق علي الموسوي، مبادرة الحزام والطريق بين الواقع والطموح، ج٣ (عمان: دار الايام للنشر والتوزيع، ٢٠١٩)، ص ١٦٥.

(٣) ليوخاي تشوان، مبادرة الحزام والطريق التحديات الامنية والخيارات الصينية، ط١(بيروت: الدار العربية للعلوم ٢٠١٨)، ص٤٤٢.

عبر كازاخستان مرورا بروسيا ومن ثم بلاروسيا والى الاتحاد الاوربي الصين انفقت مبالغ هائلة من أجل تنمية البينة التحتية من أجل تنفيذ مشاريع كبيرة في كل من بلاروسيا و اوكرانيا ودول اخرى في الجنوب الشرقي الاوربي وتعتبر صفقات الموانئ من ابرز خطط بكين لربط الصين بأوروبا عن طريق البحر اضافة الى سكك الحديد وخطوط الانابيب وتعتمد الموانئ على النصف البحري من المبادرة تبد من بحر الصين الجنوبي عبر المحيط الهندي الى قناة السويس انطلاقاً الى اوروبا عبر البحر المتوسط حيث بدأت الشركات الصينية العملاقة مثل موانئ " **كوسكو للشحن**" **وميناء الصين التجاري** جولات شرائية في المحيط الهندي والبحر المتوسط والحافة الاطلسية في عام ٢٠١٨ تمكنت (كوسكو) من الاستيلاء على المحطة في "زيبرغ " الذي يعد ثاني أكبر ميناء في بلجيكيا وهو اول جسرعابر لشركة الصينية في شمال غرب اوروبا وجاءت صفقة اخرى في اطار عملية الاستحواذ.

في اسبانيا، وايطاليا، واليونان، خلال ٢٠١٨-٢٠١٩ وتستحوذ الشركات الصينية على ما يقارب ١٠% من قدرة الموانئ الأوربية كما انفقت "كو سكو" مليار دولار في شراء ميناء بير ايوس اليوناني وتم تحديثه حيث اكد الرئيس الفرنسي " ايمانويل ماكرون" خلال زيارته الى الصين، ان المبادرة الصينية لا يمكن ان يكون ذو جهة واحدة اذ انه سيتم دعم الطريق من جانب فرنسا واوروبا في حالة اعتماد روح التعاون بين الدول المشاركة ولا يمكن ان يكون مجالا للهيمنة الصينية [١] لازالت الدول الاوربية ترى ان المبادرة هي لزيادة قدرات الصين والتغلغل وزيادة نفوذ الصين في اوروبا اكثر من انها مشروعا مشتركا والدليل على ذلك في نيسان/ ابريل ٢٠١٨ صدر تقرير تم توقيعه من قبل ٢٧ دوله من اصل ٢٨ دوله يرون ان المشروع يضع الشركات الصينية في وضع تنافسي افضل من

---

(١) chen xinhe zhigao (eds)١٦+١ cooperation and china relations Budapest –china cee Institut٢٠١٨ ،)pp١٢٢–١٢٥.

الشركات الاوربية، وانها لا تتبع قواعد الشفافة الدولية ومنذ تحديث الصين لميناء "بيرايوس "تمكنت من افشال الادانة الاوربية للسلوك الصيني في قضايا تشمل حقوق الانسان وبحر الصين الجنوبي ذلك بمساعدة اليونان هنالك قلق اوربي اتجاه المبادرة لاسيما في المجال الاقتصادي يرى ان الصين سوف تلتهم الاقتصاد الاوربي للحفاظ على نفوذها المانيا قادة تيار التحفظ ضد هذا المبادرة واشترطت تقديم الصين ضمانات لحرية التجارة والمنافسة (1) ولهذا السبب اوضح الرئيس الصيني، شي جينغ بين، ان المبادرة هي مشروع القرن وان المبادرة مفتوحة امام الجميع على اساس مبدئ الربح لكافة الاطراف، كما اكد ان المبادرة تعتمد على الشفافية والتجارة المفتوحة وقد اطلقت الصين ٥١ خط للسكك الحديد يربط الصين ب٢٨ دولة اوربية وتشير الارقام الصينية انه منذ آذار ٢٠١١ الى نيسان ٢٠١٧ اكثر من ثلاث الف قطار بين الصين واوروبا تتردد لنقل السلع الصغيرة مثل الهواتف واجهزة الكمبيوتر ومن الممكن ان تساهم المبادرة الصينية في انتعاش سياحي في الدول التي يمر به وخصوصا لندن وزادت الصين استثماره في قطاع الصناعة والطاقة والقت ترحيب.

(١) سعيد عبد الرزاق، التنين الصيني سيد طريق الحرير الجديد، الشرق الاوسط ٢٠ /٢٠١٧/٥ تاريخ الزياره٢٠٢٢/٦/١٨ على الرابط التالي : https://bit.ly/٢yFEBrh .

جدول رقم (٣) يوضح مذكرات التفاهم بين الصين والاتحاد الاوربي ضمن إطار المبادرة الصينية

الدولة	سنة التوقيع	الملاحظات
النمسا	٢٠١٧	تم توقيع مذكرة تفاهم حول التعاون المالي والمصرفي في منتدى الحزام والطريق ايار ٢٠١٧بين البنوك النمساوية الكبرى بما فيها بنك ريفين الدولي
لاتفيا	٢٠١٦	مذكرة تفاهم حول المبادرة ومذكرة تفاهم حول الموانئ
لتوانيا	٢٠١٦	مذكرة تفاهم حول مجال الميناء والميناء الصناعي
هولندا	٢٠١٧	اقتصرت المشاركة على المشاركة في البنك الاسيوي للاستثمار في البنيه التحتية
ايطاليا	٢٠١٧	ابدت ايطاليا اهتماما بالمبادرة وتم توقيع مذكرة تفاهم بشان صندوق الاستثمار المشترك وتعزيز علاقات النقل البحري
بولندا	٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧	تم توقيع مذكرة تفاهم حول الاستثمارات في البنية التحتية ومذكرة تفاهم بشان تسهيل التخليص الجمركي
رومانيا	٢٠١٥	وقعت وزارة السياحة والاقتصاد الرومانية ووزارة التجارة الصينية مذكرة تفاهم تنمية مشتركة للحزام الاقتصادي
سلوفاكيا	٢٠١٥	مذكرة تفاهم حول الترويج المشترك للمبادرة
السويد	٢٠١٥	لا توجد اتفاقية رسمية بين السويد والصين باستثناء مذكرة تفاهم حول المسؤولية الاجتماعية لشركات
بريطانيا	٢٠١٦	تعد بريطانيا المبادرة منصة لتعاون التجاري القوي على الرغم من جغرافية المبادرة لا تمتد الى عبر القناة الانجليزية تعاون في البنيه التحتية وتقديم الدعم المالي
بلغاريا	٢٠١٥ ٢٠١٦	تفاهم حول الترويج المشترك ٢٠١٥ ومذكرة تفاهم حول التعاون بين الميناء والمينا الصناعي ٢٠١٦
كرواتيا	٢٠١٦ ٢٠١٧	مذكرة تفاهم مشتركة تم توقيعها في منتدى الحزام وتفاهم في مجال الميناء والميناء الصناعي

قبرص	٢٠١٧	تعاون تعليمي في منتدى الحزام والطريق
التشيك	٢٠١٥ ٢٠١٦ ٢٠١٧	تم توقيع مذكرة تفاهم حول تعزيز المبادرة ومذكرة اخرى بشان القضايا المالية والصناعية والصحية
استو انيا	٢٠١٥ ٢٠١٧	مذكرة تفاهم بشان تجارة الالبان ٢٠١٥ والتعاون في التعليم ٢٠١٧
فرنسا	٢٠١٧	تم اطلاق عدد محدود من المشروعات ضمن المبادرة لكن المبادرة لا تعتبر الأولوية عالية بالنسبة لفرنسا هناك ايضاً مخاوف بشان اثارت المعايير المختلفة على التجارة والتبادل التجاري
المانيا	٢٠١٦ ٢٠١٧	تسعى المانيا الى اتباع نهج متعدد اتجاه المبادرة مذكرة تفاهم حول تطوير الجسر البري الاوراسي الجديد مذكرة تفاهم حول التعاون في قطارات الحاويات
اليونان	٢٠١٧	تم توقيع خطة ٢٠١٧بشان مجالات التعاون الرئيسية بين الصين واليونان وتعزيز التعاون في المعايير وبناء الحزام والطريق
المجر (هنغاريا)	٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٧	سكك الحديد المجرية هي جزء من اتحاد يضم مجموعة السكك الحديدية الصينية وتم رصد ١، ٥ مليار يورو لترقية قسم من الخط على خط سكك حديد بودابست مذكرة تفاهم حول تعزيز المبادرة والتعاون في مجال السياسات والشركات الصغيرة
ايرلندا	٢٠١٧	مذكرة تفاهم بشان التفتيش والحجر الصحي في المبادرة

Source:steer Davies Gleave and othees,Research for TRAN committee:the new silk Route-opportunities and challeu for EU transport,European parliament,poiicyDepartment for structural and cohesion policiees, ispn ,prussels,January ٢٠١٨.p٩٧-١٠٣

جدول رقم (٤) مذكرات التفاهم التي وقعتها الصين مع الدول الاوربية خارج الاتحاد الأوربي ضمن المبادرة

البانيا	٢٠١٧	توقيع مذكرة تفاهم حول بناء مشروع الطريق الازرق بين الحكومة الالبانية ومجموعة المحيط الهادي
بلاروسيا	٢٠١٦ ٢٠١٧	وقعت روسيا البيضاء والصين حول مختلف المجالات المالية والزراعية والتجارية والفضائية
البوسنة والهرسك	٢٠١٧	التعاون في الحزام والطريق والتعاون الاقتصادي والتجاري والتعليم
مقدونيا	٢٠١٧	مذكرة تفاهم حول بشان التعاون الثقافي
مولدوفا	٢٠١٧	مذكرة تفاهم حول اتفاقية الجدوى المشتركة لتجارة الحرة بين الصين ومولدوفا
مونتنيجرو	٢٠١٥ ٢٠١٧	مذكرة حول بناء المشروع الازرق بين حكومة الجبل الاسود ومجموعة باسفيك
النرويج	٢٠١٧	مذكرة حول التفتيش والحجر الصحي والتعاون الصحي
صربيا	٢٠١٤ ٢٠١٥ ٢٠١٧	مذكرة حول تعزيز المبادرة وتحديث واعادة بماء سكك ات لحديد بين بلغراد وبودابست من قبل الحكومة الصربية والصينية ومذكرة حول الاتصالات والزراعة
سويسرا	٢٠١٧	مذكرة تفاهم حول تعزيز التعاون في مجال المعايير وبناء الحزام والطريق
اوكرانيا	٢٠١٧	مذكرة تفاهم بشان التقييس والسيطرة في مندى الحزام والطريق

Source steer Davies Gleve and other ،Researcg for TRAN committee the new silk Route –opportunities and challengs for EU transport ،European parliament policy Department for structural and cohesion policies ،ISBN doi ،Brussel s ،January ٢٠١٨ ،p١٠٣-١٠٥

المطلب الثالث

الموقف الروسي

كان احد تطور العلاقات الروسية الصينية في حقبة مابعد الحرب البارده ظهور شراكة وثيقة بين روسيا والصين عام ١٩٩٦ وتطورت العلاقات تدريجيا على مدى مايقارب ثلاث عقود روسيا تتفوق على الصين في مجال الطاقة والاسلحة فهي تُعد من اهم الفاعليين الدوليين في أسواق الطاقة العالمية، إذ انها تستحوذ على حوالي ١٢% الى١٣% من المخزون العالمي للنفط كذلك تمتلك ثلث المخزونات العالمية للغاز الطبيعي وتمتلك اطول انابيب في العالم لنقل الغاز، في حين تعد الصين أكبر المساهمين في الطلب على الطاقة، استقبلت روسيا مبادرة الحزام والطريق بحذر وخوف (١) من التوسع الصيني الجيوسياسي والاقتصادي في منطقة اسيا الوسطى على حساب روسيا لذلك قامت بتأسيس الاتحاد الاقتصادي الاور اسي يتمثل بكُل من (**روسيا، روسيا البيضاء، كازاخستان**)، تم تأسيس الاتحاد الاقتصاد الاور اسي في عام ٢٠١٤ وانضمت كل من (**ارمينيا، قيرغيزستان**) في عام ٢٠١٥، في نفس الوقت روسيا تبحث عن مصالح لها في مبادرة الحزام والطريق والاستفادة منها لتطوير اقاليمها مثل سيبيريا، والشرق الاقصى الروسي، خاصةَ في ظل العقوبات الغربية المفروضة عليها بسبب الازمة الاوكرانية اذ انضمت روسيا إلى المبادرة لما يخدم مصالحها في عام ٢٠١٥، أصدرت الصين وروسيا بياناً مشتركاً بشأن التعاون بين الاتحاد الاقتصادي الاور اسي والمبادرة الصينية إذا أعلنت روسيا دعمها للمبادرة (BRI) واتفقه الطرفيين من أجل التعاون على مستوى الثنائي في المجالات الاتية (تسهيل التجارة والاستثمار، المشاريع الاستثمارية المشتركة، اتفاقية

(١) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سبق ذكره، ص ١٨١.

التجارة الحرة بين روسيا والصين، تسهيل المدفوعات بالعملات الوطنية، التعاون داخل البنك الاسيوي للاستثمار في البنيه التحتية وصندوق الحرير)، وأكد الطرفيين ضرورة التواصل بين المبادرة والاتحاد الاقتصادي الاور اسي، [1] خلال زيارة الرئيس الروسي **(فلاديمير بوتن)** في عام ٢٠١٦ إلى بكين.

وتدرك الصين أن المبادرة مشروع طويل الامد لا يمكن أن ينجح من دوّن روسيا بسبب تأثير روسيا في منطقة اسيا الوسطى، كما تدرك الصين أن روسيا وباقي دول الأعضاء يخشون من القوة الاقتصادي لصين والأمر يتطلب وقت لتغلب على المخاوف.

(الاتحاد الاقتصاد ي الاوراسي)الذي تم طرحه من قبل روسيا يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالمبادرة الصينية، ان العلاقات الصينية الروسية مؤخراً تغطي مجالات الطاقة والبترول والغاز الطبيعي وصناعة الدفاع الوطني فضلاً عن النمو المستمر للاستثمارات ورؤوس الاموال والتكنلوجيا الحديثة للبلدين إذ تأمل روسيا من خلال مبادرة الحزام والطريق الربط بين مناطق الشرق الاقصى ومناطق اسيا والمحيط الهادي على صعيد التجارة وتوسيع نفوذها في مناطق اسيا والمحيط الهادي مما يخلق فرص عظيمة للمشاركة والربط بين استراتيجيات التنمية الروسية والصينية [2] بالرغم من مشاركة في المبادرة الصينية إلا أن روسيا تخشى أن تساهم المبادرة في فك الارتباط التقليدي بين روسيا ودول أسيا الوسطى، لابد لروسيا ان تعيد نشاطها في المنطقة خوفاً من النفوذ الصيني المتزايد من خلال المبادرة لاسيما بعد ان قامت دول أسيا الوسطى الاعضاء في الاتحاد الاقتصادي الاوراسي بعقد

---

(١) عدنان خلف حميد، وهند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق (الاهداف والتحديات) مجلة تكريت للعلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، العدد ١٩، جامعة تكريت، العراق، ٢٠٢٠، ص ١٨٥.

(٢) تشين يوي تساي واخرون، ١٠٠ سؤال وجواب حول مبادرة الحزام والطريق، (مبادرة الصين للعالم في القرن الحادي والعشرون) ترجمة: نهى خالد وزينب جمال، بيت الحكمة للاستثمار الثقافية، ط١، القاهرة، ٢٠١٦ص٢٣٠.

اتفاقية ثنائية الاطراف مع الصين حول المشاريع المدرجة ضمن المبادرة ويترتب على ذلك ان أصبحت الصين الشريك التجاري لأسيا الوسطى اذا بلغ حجم التجاري بين الصين ودول اسيا الوسطى في عام (٢٠١٦) نحو ٣٠٠ مليار دولار مقابل ١٨ مليار دولار فقط مع روسيا تخشى روسيا ا ن تؤدي حوافز المبادرة لدول اسيا الوسطى وتساعدها على الاندماج في الاقتصاد العالمي وتقويض الاتحاد الاقتصادي الاوراسي واحلال المبادرة محله [١] بمعنى اخر سيكون على روسيا ان تتخذ قراراً صعباً فمن جهة موسكو تعاني من العقوبات التي فرضتها الولايات المتحدة الامريكية التي من خلال هذا العقوبات تريد عزل روسيا عن شركائها الاقتصاديين في اوروبا اضافة الى انخفاض اسعار النفط فأن الخيار الاقرب لروسيا هو تقاربها مع الصين ومن جهة اخرى ترى موسكو ان الصين تمثل تهديداً لها على المدى البعيد لان الصين تهدف من خلال المبادرة الى ان تصبح قوة عالمية فان روسيا لديها مخاوف حول نفوذها.

في المنطقة خوفاً من ان ذلك يضعف الإتحاد الاقتصادي الاوراسي الا انه بعض السياسيين الروس يدركون ان الصين هي المنافس الحقيقي لها والتهديد القادم على المدى الطويل لروسيا، ويمكن لنا ان نعتبر ان مخاوف روسيا من المبادرة اكثر من مكاسبها في حالة تعاونها مع الصين [٢] والسبب يعاود الى اختلاف بين وجهات النظر الروسية والصينية في كيفية التعامل مع دول اسيا الوسطى، تفضل بكين التعاون مع اسيا الوسطى على اساس تعاون ثنائي الاطراف بينما الروس يفضلون الاعتراف بالاتحاد الاورو–اسيوي بوصفة مؤسسة اقليمية فاعلة في ادارة العلاقات الاقتصادية

(١) محمد حمشي، التقارب المراوغ هل تفوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا، مصدر سبق ذكره، ص١١.

(٢) Prabhat shukla ،Understanding the Chinese one –Belt–one Road Vivekananda linter nation al found ،occasional paper (August ٢٠١٥).

والتجارية، كما ان هذا المشروع يهدد هيمنة روسيا لان الصين تسيطر على الجزء الاكبر من انابيب ضخ النفط من كازاخستان الى اوروبا فضلا من حقول نقل الغاز من تركمانستان الى غرب الصين باكستان والهند وهذا يعتبر تحديا للهند من [١] قبل الصين بيدوان روسيا تحمل العديد من المخاوف من المبادرة الصينية وابرز هذا المخاوف:

- اتباع الصين سياسة ١٦+١ في مجال التعاون الاقتصادي مع دول اوروبا الشرقية وهذا يمثل تحديا لروسيا التي تعمل على استعادة هيمنتها السوفيتية.
- انها تطور الاقتصاد الصيني عن طريق الاتجاه الى الاقاليم الغربية وانفتاحها على أربع قوة عالمية تجاريه وهي الولايات المتحدة واليابان الغربية وجنوب شرق اسيا.
- تتخوف من ان المبادرة تعمل على تفويض الاتحاد الاوربي الاسيوي وابعادها من المنافسة لاسيما في مشاريع البنية التحتية كمشروع سكك الحديد العابر لسيبيريا. [٢]

اولآ–التوقعات الروسية للمبادرة:

روسيا ترى ان صعود الصين هو تراجع للهيمنة الامريكية العالمية تدعو الى توزيع صحيح للسلطة وهو النظام المتعدد الاقطاب ودائماً كانت رافضة للهيمنة العالمية لا ي بلد لذا فان مبادرة الحزام والطريق مرحب به وان الشراكة مع الصين بشان القضايا العالمية هو احد اصول الرئيسية لسياسة الخارجية الروسية، [٣] ترى روسيأ انَ المبادرة لا تتعلق فقط بالعبور القاري عن طريق قطارات الشحن تسير عبر روسيا الى الاتحاد الاوربي بل ان المبادرة تتعلق في المقام الأول بتعزيز

(١) محمد حمشي، التقارب المراوغ؛ هل تفوض المبادرة الفناء الخلفي لروسيا، مصدر سبق ذكره، ص١٠.

(٢) شناز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق، مصدر سابق ذكره، ص١٠٥.

(٣) Dmitri renin ،RUSSIA EVOLVING STANCE ON THE BELIT AND ROAD INTTIATIVE in the belt and road lenitive views from wash ing ton Moscow ،on link https://carnegietsinghua.org/٢٠١٩/٤/٨/beltbandroad dist. of vist /٢٠٢٢/٦/٢٤.

الاتصالات بين الاقاليم داخل الكتلة الارضية الاوراسية على المدى البعيد ويعتمد مستقبل كل من مناطق اسيا الوسطى وسيبيريا والشرق الاقصى الروسي بشكل حاسم هو تحسين الوصول الى الاسواق وان المبادرة ستساعد على نمو المراكز الصناعية والزراعة المبتكرة في الاقتصاد الدولي، وستكون المبادرة ذات فائدة لروسيا اذا كانت تساعد على تطوير مراكز انتاج مبتكرة وخلق فرص لشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم في ضل التنافس والمواجهة بين الولايات المتحدة وروسيا وابتعادها من الاتحاد الاوربي لعدة سنوات وكانت الصين هي الشريك السياسي والاقتصادي لروسيا لكن الروس [1] لا يرغبون الاعتماد فقط على الصين انما تريد دخول مفاوضات مع دول اخرى مثل اليابان حول معاهدة السلام والتسوية الاقليمية، وكذلك روسيا سعت الى تجديد العلاقات الاقتصادية القديمة مع الهند فضلاً قيامها بالعديد من الأعمال مع كوريا الجنوبية كما قامت بتطوير العلاقات مع دول جنوب شرق اسيا (الاسيان) وهذا يدل على الرغبة الروسية ان تصبح لاعباً اقتصادياً نشطاً على غرار نهجها العملي تجاه الاموال الصينية المقدمة من المبادرة فإ نَّ روسيا تجمع بين المشاركة والتحوط اذ اوضحت روسيا من البداية انها سوف تنخرط في المبادرة، طرحت روسيا الشراكة الاقتصادية الأوراسية الكبرى تشمل الصين وحتى دول الاسيان روج بوتين لهذا المفهوم في عدة مجالات بما فيه قمة منتدى الحزام والطريق في بكين ٢٠١٧ وتقترح مشاركة المبادرة مع الاتحاد الاقتصادي الأوراسي منطلق الشراكة الاقتصادية الاوراسية الكبرى. [2]

ثانياً-أهمية موقع روسيا على طريق الحرير:

---

(١) evgeny vinokurov ،belt and road from Russian perspective ،research gate ،published in January ٢٠١٩/ on link https://www.researchgate.net/publication/ dist. of vist ٢٠٢٢/٦/٢٤.

(٢) Alexander Gabuev ،opportunities and risks in the belt road lenitive viws from washingtion Moscow ،and oejing caregie tsin gua ،centr for giopal policy ،chinha ApRIL ٢٠١٩ on link https://carnegiestnghua.org/٢٠١٩/٤/٨/ dist of vist ٢٠٢٢/٦/٢٤.

تعد روسيا من أكبر الدول في العالم من حيث المساحة حيث تمتد من اوروبا غربا حتى المحيط الهادي شرقاَ يمثل الجزء الاوربي من روسيا أكثر من ثلث مساحة اوروبا ان الموقع الروسي يجعل منها اساسيا بالنسبة للممرات البرية والبحرية. (١)

١-الموقع الروسي على الممر البري:

- تشرف روسيا على خط نقل البضائع القطار السريع الذي يربط الصين –المانيا-اسبانيا عبر موسكو.
- روسيا تمتلك نفوذا كبيرا على دول وسط اسيا التي كان يتشكل منه الاتحاد السوفيتي السابق ما يجعلها تشرف على ممرات تلك المنطقة.

٢-الموقع الروسي على الممر البحري

أ- اشراف روسيا على بحر قزوين زاد من الاهمية الروسية بالنسبة لطريق الحرير الوجود الروسي في بحر قزوين ليس جديد انما تاريخيا لديهم نفوذ فيه ليس فقط في استخدام القوة العسكرية بل ايضاً ممارسة الهيبة على دول المنطقة.

---

(١) فارس سعد، تقاطعات بين بوتين الاوراسي، وجينغ بين، طريق الحرير سباق السيطرة على سوق الطاقة العالمية، البناء، العدد ٢١٨٩، ٢٩ ايلول ٢٠١٦.ص٦٣.

ب-تعتبر سوريا بوابة الطريق البري الى اوروبا عبر المتوسط مع الوجود العسكري الروسي في هذا البلد عبر قاعدة طرطوس البحرية وهي الوحيدة على المتوسط تجعل منها قوة لا يمكن لبكين تفاديه تواجد الصين في المتوسط مؤقت على عكس التواجد الروسي الدائم الفاعل، ايضاً مصر لديها اهمية كبيرة على طريق الحرير الجديد ويرى العديد من السياسيين ان العلاقات المصرية الروسية يعد استلام السيسي لها مستقبل كبير، روسيا قامت باستئجار عدد من المناطق على ضفاف السويس [(١)] لأغراض اقتصادية اذ قدر حجم الاستثمار بحوالي ٤.٦ مليار دولار وتشير التقارير الى سعي روسيا لا قامت قاعدة جوية في مصر مستفيدة من التباعد المصري الامريكي لذا تحاول روسيا زيادة نفوذها في مصر لتأثير على الممر الاقتصادي.

ت-تعد ميناء، بريوس اليوناني، أحد محطات طريق الحرير البحري واحد اهم المداخل التي تسلكها البضائع الصينية الى اوروبا، ليس خافيا على أحد حجم العلاقة بين اليونان والروس من جهة الدين الارثوذكسي والمواقف السياسية ومنها رفض اليونان للعقوبات الاوربية على روسيا عند ضمها لجزيرة القرم ٢٠١٤ كما تعتبر اليونان محطة هامة لمرور الغاز الروسي. [(٢)]

ث-انحسار نسبة الجليد في المحيط المنجمد الشمالي سيشكل المسار الطبيعي للبضائع الصينية عند افتتاح هذا الخط عبر مضيق برينغ الذي يفصل روسيا وامريكا حيث ان الممر سيصبح امام انظار الروس لقربه من شواطئها تعول بكين على التعاون مع روسيا من اجل استمرار حركة التجارة نحو الأسواق الاوربية كان وصول ترامب الى السلطة زاد من اهمية العلاقة الامريكية الروسية لتوقف التقدم الصيني الى أوروبا. [(٣)]

ج- تتسم العلاقات الروسية الايرانية بالإيجابية بعدة محطات لكون ايران احد اهم محطات الطريق البري بحيث تتنوع منها طرق متعددة اتجاه تركيا ومنطقة الخصيب وتركيا لديها حصة في التعاون مع روسيا بعد هبوط مؤشر الانظمام الى الاتحاد الأوربي وبدء ترتيب علاقتها مع

---

(١) علوان نعيم امين الدين، النفوذ الروسي على ممرات الحرير، الميادين، ١٥ شباط ٢٠١٧ على الموقع http://www.almayadeen.net/ تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٦/٢٥.

(٢) المصدر نفسه.

(٣) رشا الظريف، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق، مصد سابق ذكره ص١٠٣.

موسكو وتوقيع العديد من الاتفاقيات الاستراتيجية تبدو العلاقة متجهة نحو التطور الايجابي ويرى العديد من الباحثين من المحتمل بان تركيا محتمل مرشحة لدخول الاتحاد الاوراسي نلاحظ ان العلاقات الروسية الصينية تتسم بالتقارب والتنافر في نفس الوقت فكل دولة تسعى لفرض نفوذها قواعد العلاقات الدولية ليست ثابتة بل هي تتغير بحسب الظروف والمصالح. [١]

المبحث الثالث

الافاق المستقبلية لمبادرة الحزام والطريق

(١) فارس سعد، تقاطعات بين بوتين الاوراسي وجينغ بين، مصدر سابق ذكره ص٦٣.

تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية هي مشروع القرن الحادي والعشرين وقد تؤثر في ترتيب القوة الدولية وتحديد فاعلية وتأثير كل قوى وقد اطلق عليها الرئيس الصيني(**شي جين بينـغ**) بانها مشروع القرن او(مشروع مارشال الصيني) هذا ما تسميه الاوساط الغربية ومن المفترض ان يتم انتهاء العمل بالمبادرة في العام (٢٠٤٩) ويتحقق الحلم الصيني الذي سعت الصين الى تحقيقه العالم محكوم بقانون الاستمرار والتغيير فليس هناك قوة ثابته الحركة باتجاه الصعود او الهبوط لذا فإن الدولة تبحث عن دور عالمي لابد ان تركز على مواقع جيوستراتيجية ان مستقبل المبادرة من نجاح او فشل او بقاء المبادرة على حالها مرتبط بالمعطيات المتوفرة لكل مشهد والعوامل المؤدية لكل مشهد في هذا المبحث سوف نركز على ثلاث مشاهد مشهد استمرار المبادرة ومشهد تراجع المبادرة ومشهد ازدهار المبادرة.

المطلب الأول

مشهد الاستمرار

على الرغم من الاهمية التي تحملها مبادرة الحزام والطريق سواء على الصين او على الدول المشاركة فيها اوبالنسبة للاقتصاد العالمي فانه المبادرة تظل في اطار صعبة التنفيذ وان استمرارها مرهون بمجموعة من الشروط للعمل على تنفيذها وتحتاج الى عدة عقود من اجل التنفيذ يعتمد على مستوى الطموح الذي ترغب فيه الصين وبما يحقق اهدافها التي تريد ان تحققها الصين والدول المساهمة معها في المبادرة وتحقيق عوائد ايجابية بالنسبة للاقتصاد العالمي عن طريق توفير

الظروف الملائمة والتزام الصين والدول الأخرى بالعديد من الشروط التي تؤدي الى تنفيذ المبادرة والاستمرار بتقدم المبادرة يعتمد على مجموعه من السياسات التي تتمثل باالأتي. (١)

اولآ–ترابط في البنى التحتية بين الدول:

انَ نجاح مبادرة الحزام والطريق الصينية مرتبط بعمل الدول الواقعة على طول خطوط مسارات المبادرة والربط بين مخطط البناء والمعايير الفنية للبنية التحتية لديها وان يتم انتهاء العمل ببناء الممرات الدولية والمحورية حتى تدريجيا يتم تشكيل شبكة للبنية التحتية التي تربط بين المناطق الاسيوية والقارات الثلاث (افريقيا، اسيا، اوروبا).

ثانيآ–تنسيق السياسات فيما بين الدول:

لابد ان يكون هنالك تعاون بين الدول التي شاركت في المبادرة وانشاء اليات تواصل وتنسيق فيما بين الدول بشأن السياسات الكلية على مختلف المستويات كذلك لابد من التنسيق بين استراتيجية التنمية الاقتصادية وسياسة التنفيذ حتى يتم العمل بجهود مشتركة على وضع مخططات وإجراءات خاصة بالتعاون المشترك ان التنسيق والتعاون بين الدول سوف يساعد على ازالة المخاوف لدى الدول من الاضرار التي من المحتمل ان تصيبها بسبب المبادرة مثل (الديون والفساد) لاسيما تلك الدول التي لديها بديل عن المبادرة. (٢)

ثالثآ–تعزيز التعاون في ربط البنية التحتية للطاقة:

---

(١) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق (كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي)، مصدر سبق ذكره، ص٧.
(٢) عبد علي كاظم المعموري، القرن الصيني للهيمنة بلا احتلال، ط١، دار روافد، بيروت، ٢٠٢٠، ص١٢٧.

انَ توفر الطاقة واستقرارها يعد شرطآ اساسيآ من شروط نجاح المبادرة الصينية من الضرورة ان تعمل دول المبادرةِ على انشاء شبكات من خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي ان تضع معاً استراتيجية واضحة لا عادة رسم وتدشين خطوط التجارة والممرات المائية والممرات البحرية وشبكات خطوط النفط والغاز لتجنب المخاطر الرخوة التي تكون عرضة للمخاطر السياسية والامنية هنالك اهمية كبيرة لبناء الممرات العابرة للحدود لنقل الكهرباء والمحافظة على امنها بشكل مستمر.

رابعآ –الاهتمام بالنقاط المهمة والحاسمة على مسار طرق الممرات:

ان استمرار المبادرة وتقدمها يرتبط بالاهتمام بالممرات والنقاط الحاسمة والمشروعات الرئيسية على مختلف مسارات المبادرة وانشاء الية موحدة لتنسيق العمل والنقل وتنويع اشكاله وتحقيق انسياب ممرات النقل البحري المرتبطة بعضها البعض ودفع البناء المشترك للموانئ وزيادة خطوط الملاحة البحرية والاسراع برفع مستوى التعاون في البنية التحتية للطيران.

خامسآ –ضمان سلاسة الطريق الرقمي:

يتطلب العمل بناء شبكات خطوط الاتصالات محورية عابرة للحدود والمكونة من شبكة من الالياف الضوئية ورفع مستوى الترابط والتواصل للاتصالات الدولية لتحقيق سلامة الطريق الرقمي.[١]

---

(١) سرى موفق جعفر، الدور الجيو ستراتيجي لصين في الترتيبات الاقتصادية الدولية في القرن الحادي والعشرين، (الحزام والطريق نموذجا)، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٢٠ص ١٧٨.

سادساً –احترام سيادة الدول:

ان تقدم المبادرة ونجاحها وتقبلها من قبل الدول يعتمد على مدى قدرة الصين بالالتزام بمواثيق الامم المتحدة المتعلقة باحترام حقوق الانسان وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول من اجل تقوية التقارب فيما بين الدول وانفتاحها على بعضها والتشجيع على بذل الجهود الازمة لاستقرار تقدم المبادرة، نجد ان هنالك العديد من الصعوبات التي سوف تواجه المبادرة مما يجعلها تتراوح في مكانها وتصبح معقدة نتيجة الى العراقيل التي توضع امامها والعوائق التي يتم زجها من قبل اطراف متعددة من اجل جعل المبادرة غير مكتملة الجوانب هذا ماتر يده الولايات المتحدة وحلفائها هو ادخال المبادرة في عدة اشكالات منها قضايا مكافحة الفساد الولايات المتحدة لا تواليها اهتماماً كبيراً الافي حالات الضغط ولعل تجربة الولايات المتحدة في العراق مماثلة حيث تقوم الولايات المتحدة بدفع المؤسسات التابعة لها اثارت قضايا البيئة والتلوث وغيرها الولايات المتحدة هي، الدولة الكبرى الوحيدة التي لا تلتزم بمعايير البيئة وانسحاب ترامب من مؤتمر باريس للمناخ هو تصديقا لذ لك ادراكات الولايات المتحدة لنجاح المبادرة دفعها للعمل بقوة من اجل افشال المبادرة لكونه تمثل تهديدا لها المبادرة بحسب الرؤية الامريكية هي موجه من التوسع الاقتصادي الصيني طالما أنها متجه بقوة الى التصدير [1] شبيه الى موجات التوسع التي مرت على الولايات المتحدة والدول الرأسمالية الأوربية مما دفعها الى الأمساك بعناصر القوة ربما تعتقد الولايات المتحدة اسلوب العقوبات على الدول التي تتفاعل مع المبادرة من دون فتح اسواق جديدة ستظل الصين في حدودها الاقتصادية وهو ما يسمح للقوة الأخرى مثل الهند وإندونيسيا الى تحقيق نمو وتقدم اقتصادي عالي ومنافسة عالمية.

(١) علي صلاح، مشروع الحزام والطريق (كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي) مصدر سابق ذكره، ص٨.

المطلب الثاني

مشهد التراجع

على الرغم من النمو الاقتصادي الذي شهدته الصين في عام ١٩٧٨ في بداية سياسة الاصلاح والانفتاح النمو الصيني شهد انخفاضآ ملحوظآ بلغ حوالي (٦، ٢) وفي العام (٢٠١٩) و وفي عام ٢٠١٨ بلغت (٦، ٥) وفقا ال(Economist forecasts) يمثل ادنى مستوياته من ثلاث عقود يعود هذا الى الحرب التجارية الامريكية الصينية وعلى الرغم من تراجع الصراع التجاري بين بكين وواشنطن بسبب تعليق العمل بالتعريفات الكمر كية لاتزال النظرة الاقتصادية السلبية للإقتصاد الصيني موجودة [١] وبعد مروراً عدة اعوام على المبادرة الصينية هنالك ضبابية وعدم الوضوح سواء على الصعيد النظري او على صعيد تنفيذها لحد الان لا توجد خارطة رسمية توضح الدول التي سوف يمر عبرها الحزام والطريق لأن الصين سمحت لجميع الدول التي ترغب في إلانضمام الى المبادرة في وقت ونجد ان هنالك العديد من المخاطر والتحديات التي سوف تواجه المبادرة التي تعيق تقدم المبادرة.

التي تتمثل بالآتي:

اولآ– مشكلةالفساد: يعد من اهم وأبرز العوائق التي سوف تعيق تقدم المبادرة بالرغم من الخطاب الذي القاه الرئيس الصيني في عام ٢٠١٤الذي اوضح من خلاله اننا سوف نعمل على تعزيز

(١) Economist forecasts ،china enonomic growth to slow(٥ ،٧) in ٢٠٢٠ septembr ، oxford on link https://www.oxfordeconomics.com/china-citiesforecasts/coverage dist of vest /٣/٧/٢٠٢٢.

التعاون بين الدول لمكافحة الفساد، من أجل بناء مبادرة الحزام والطريق بنزاهة الا انه المبادرة شهدت فساداً كبيراً لاسيما في بعض الدول مثل (**كينيا، اوغندا، تنزانيا، اثيوبيا، الاكوادور، البرازيل، ماليزيا، باكستان، قيرغيزستان**)

تختلف القروض التي تقدمها الصين عن القروض التي تقدمها المؤسسات الغربية من حيث الفائدة والشروط، فالقروض الصينية لا تشترط مكافحة الفساد في البلدان المقترضة الا انها تضع فائدة اعلى بنحو (٠، ٥%) عن تلك التي تقدمها المؤسسات الغربية وان الصين تستهدف عائد (٣٠%) من المشروعات التي تنفذها ضمن المبادرة نتيجة لهذا الفائدة المرتفعة والفساد الاقتصادي واجهت باكستان ازمة مالية مما جبر الحكومة الباكستانية الى الدخول في محادثات مع صندوق النقد الدولي لإنقاذها من الازمة المالية، ايضاً انسحب الرئيس الماليزي (**مهاتير محمد**) من بعض المشاريع الصينية في ماليزيا من بين هذا المشاريع مشروع سكك الحديد ضمن مبادرة الحزام والطريق تبلغ كلفته (٢٠) مليار دولار ومشروع اخر لأنابيب الغاز الطبيعي بكلفة بلغت حوالي (٢، ٣)مليار دولار، [(١)] ان الفساد وعدم الشفافية الذي يواجه المبادرة من المحتمل ان يؤدي الى فشلها وعدم ثقة الدول بالنهج الصيني.

ثانياً – مشكلة الديون :يرى العديد من الباحثين ان المبادرة هي فخ لديون لاسيما الدول الفقيرة بالرغم من الصين ترى انها مجموعة مشاريع تخدم البيئة وقابلة لاستمرار بدون فساد، الا ان العديد من منتقدي المبادرة يرون ان الصين تعمل على تعزيز نفوذ شركاتها وتنصب في نفس الوقت تنصب

(١) Brad parks Chinese Leadership and the Future of BRI What Key Decision Lie A Head ،venter for Global Development ،Washington٢٠١٩ ،.P٤.

فخ الديون للبلدان التي تستفيد من القروض الصينية (AIDDATA) واوضح مركز للأبحاث في اكتوبر ٢٠١٧ ان الفرق بين المساعدات الصينية وتلك المقدمة من المؤسسات الغربية انه لا يمكن اعتبارها سوى جزء صغير (٢١%) من الاموال التي تمنحها الصين للبلدان اخرى مساعدة تقليدية في حين تأخذ الاموال المتبقية صيغة قروض تجارية التي يتم تسديدها لبكين مع فوائد متراكمة.

كذلك البعض يتخوف من الهيمنة الاقتصادية التي تتضمنها المبادرة الصينية وخوفا من سلب لسيادات الدول العديد من المراقبين الغربين يرون ان المبادرة هي لتعزيز نفوذ الصين تفتقر الى الشفافية وغرق الدول بالديون ويستندون على رأيهم، في بعض المشاريع التي يتم تمويلها من قروض البنوك الصينية، مثال على ذلك عندما منحت سريلانكا الصين ميناء بحريا عميقا لمدة (٩٩)عام بعد اخفاقها في تسديد الديون لبكين ذات الامر تحقق مع كينيا عندما تنازلت عن احد الموانئ للصين لعدم قدرتها سد الديون: [١]

ثالثآ – المخاطر البيئية: ان مشروعات البنية التحتية للنقل في إطار المبادرة قد تؤدي الى زيادة انبعاث ثاني اوكسيد الكاربون بنسبة (٠، ٣%)على مستوى العالم مما يصل الى (٧%) او أكثر في بعض البلدان مع زيادة الانتاج في القطاعات ذات المستويات المرتفعة من الانبعاث. [٢]

---

(١) استشراف مستقبل الحزام والطريق الصينية بعد قمتها الثانية، فرص وتحديات الشارع السياسي رؤية التخطيط والدراسات الاستراتيجية، ابريل ٢٠١٩، موجود على الرابط التالي تاريخ الزيارة /٢٠٢٢/٦/٤/https://politicalstreet.org/ .

(٢) Michelle Rota and others ،Belt and road Economics (opportunities and Risks of Transport corridors ،world Bank Group ،Washington ،٢٠١٩ ،p.١٣

رابعآ– التحدي الاقليمي والامريكي: مع بروز الصين كقوة دولية اثار مخاوف لدى جيرانها الاقليمين لاسيما الدول التي لديها نزاعات معها ترى ان الصعود الصيني من خلال المبادرة يحمل في طياتها ابعاد جيوسياسية وامنية، لذا على الصين ان تعمل على تطمين دول الجوار وتوضح اهدافها بصورة اكثر شفافية بالرغم من الصين تهدف الى تحصين وضعها الجيوستراتيجي وتعزيز الاستقرار وبناء الثقة السياسية اقليميا مع دول الجوار وعالميا مع القوة الكبرى الا انها لم تنجح في ايجاد حلول للعديد من المشاكل خصوصاً الحدودية سواء برية وبحرية.

قد تصل مشاكل الحدود الى الصراعات والنزاعات والازمات كما هو الحال مع الهند براً وفي بحر الصين الشرقي والجنوبي، ومن ابرز التحديات التي تواجه المبادرة هي تحديات التنافس الدولي على أفريقيا الذي يشكل ابرز عقبات المبادرة، وايضاً الشرق الاوسط يعد من ابرز التحديات والذي يمثل اهم مصادر الطاقة للصين ومن ابرز الاسواق الاستهلاكية وتعد من ابرز ركائز ومحطات المبادرة الا ان انعدام الامن والنزاعات والصراعات تمثل تحدي كبير لتقدم المبادرة، اذ ان تعد دول اسيا الوسطى من اهم محطات المبادرة ويتنافس روسيا والصين على اسيا الوسطى، سعي الصين لبناء الحزام والطريق هو تغيير الخارطة الاقتصادية العالمية تسعى الصين من خلالها الى التوسع والهيمنة على الاسواق والتجارة الدولية مما يجعلها ليس فقط في مواجهة الولايات المتحدة ايضاً مع حلفا سياسيين مثل روسيا، [1] اما التحدي الذي يعد هو الأكبر للمبادرة هو الرفض الامريكي للمبادرة التي يعدها جزءاً من استراتيجية التي تهدف الى تطويق الحلفاء الولايات المتحدة ومصالحها فضلاً تعد ردا على الاستراتيجية الامريكية القائمة على التوجه شرقا هنالك ايضاً بعض الدول الكبرى

(١) عادل عامر، التأثيرات الاقتصادية والاستراتيجية لطريق الحرير، موجود على الرابط، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٦/٤/ http://eslsada.net/ .

تتخوف من النوايا الصينية اعلنت كل من **(امريكا وأستراليا واليابان والهند)** بناء حلف لمواجهة النفوذ الصيني وتنشيط دور الحماية التجارية في الاقتصاد الدولي [1] مستندة على عدد من التيارات الشعبية في عدد من دول العالم لذا يعد من الصعب على الصين اختراق الاقتصاد العالمي في ظل فرض العقوبات الامريكية على الصين وتأثير الولايات المتحدة على حلفائها لمواجهة المبادرة فهي تدفع الهند واليابان لا أقامة مبادرة مضادة في أسيا وايضاً تعمل على تحفيز مصر وبريطانيا وبعض من الدول الأوربية من اجل انشاء مشروع استثماري كبير في افريقيا وتعمل على تحريك الأقليات في عدة مناطق وحتى في الصين تحت مظلة حق تقرير المصير من اجل الانفصال والاستعانة بالولايات المتحدة لحمايتها الى جانب قدرتها تنشيط اي حركة ارهابية في دولة تقع على محور المبادرة تفعيل هذا العوامل سوف يخلق ارباك في المبادرة الى جانب اصرار الولايات المتحدة ادخال الصين في نزاعات اقليمية لأضعافها مما يؤدي الى عدم قدرتها انهاء نجاح بالمبادرة.

المطلب الثالث

مشهد الازدهار المبادرة

اكدت العديد من الدراسات على تفوق الصين اقتصادياً وبروزها قطباً مهماً في النظام الدولي وبروزها كدوله تطرح مبادرات تنموية انظمَ عليها اكثر من (١٢٦) دولة واكثر من (٢٩) منظمة دولية فان طرح المبادرة من قبل الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في عام ٢٠١٣ جاء لتعبير عن الادراك الصيني وتعبير عن قوة الصين الدولية لاسيما الاقتصادية، المبادرة منذ بدايتها تمسكت بالتشاور والبناء ورفع شعار (رابح رابح) تعبير لكل البلدان بالفوز بثمار التعاون المشترك وتحول

---

(١) رضوان جمول، الاقتصاد السياسي الصيني الحديث قراء في الحزام والطريق، وافاقها المستقبلية، المركز الاستشاري لدراسات والتوثيق، ط١، بيروت، ٢٠١٦، ص٩٩.

الصين من دولة فقيرة الى دولة مانحة قروض مما اثار حفيظة الدول الغربية واصبح لها تأثير متزايد في العالم، يؤكد ابرز الباحثين ان مبادرة الحزام والطريق ستكون مفتاحا ممول للتعددية القطبية وليس للهيمنة الاقتصادية كم تزعم بعض الدوائر الغربية وانها تطرح شراكات متعددة الاطراف مستفيدة من قوة الاقتصاد الصيني وقدرته التمويلية لاسيما بعد الازمه المالية ٢٠٠٨ التي اضرت باقتصاد الولايات المتحدة وكشف الكثير من المشاكل التي كانت غير معلنه بالرغم من التحديات الفعلية التي تعرضت للمبادرة تكاد تكون فرص النجاح اكثر من فرص الفشل والتراجع ذلك بسبب توفر عدة امور ومنها الاتي: [(١)]

اولآ– ان الصعود الصيني وزيادة نفوذها الدولي وتراجع الهيمنة الامريكية ودول اوروبا وتراجع المؤسسات الدولية كالبنك الدولي عن تقديم الدعم الكافي لتطوير البنية التحتية للبلدان النامية يعد احد أسباب البروز الصيني بوصفها دولة داعمة لدول الجنوب من خلال مبادرتها التنموية التي من خلالها تسعى لربط الصين مع قارات العالم الثلاث (اسيا اوروبا افريقيا) من خلال ضخامة البينة التحتية التي سوف تستفاد منها العديد من دول الجنوب اقتصادياً، ورد الرئيس الصيني على الترويج الامريكي للمخاوف ومحاولة ايهام العالم بقولة ان المبادرة تسعى الى انتفاع جميع الدول ففي هذا المبادرة الجميع يربح لا نها قائمة على مسؤولية مشتركة ومنفعة مشتركة ومصير مشترك وان الصين تحاول تغيير النظام الدولي من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الى نظام متعدد الاقطاب، وهو ما تعارضه الولايات المتحدة الامريكية والأوربيون وبعض من الدول الفرعية **(اليابان، كوريا، اسرائيل الخ...)** الصين ليس منشغلة بالقفز في النظام العالمي قدر انشغالها باقتصادها الذي يجعل لها

(١) عمرو محمد فريد سليمان، مشروع الحزام والطريق وتأثيره على الاقتصاد المصري، ٢٠١٩، ص٧٨، موجود على الرابط، تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٦/٤/https://jsst.journals.ekb.eg/article .

مكانة، وهذا استراتيجيا يضع لها مكانتها في القيادة العالمية بدل من اعطائها الى قوة أخرى [1] تستخدم الهيمنة والسيطرة والقوة العسكرية

ثانياً– من خلال قمة منتدى الحزام والطريق والتعاون الدولي التي تم انعقادها في نهاية ابريل عام ٢٠١٩ في بكين التي كانت شعارها بناء الحزام والطريق المشترك لخلق مستقبل مشرق.

اكد الرئيس الصيني التمس بمبادئ التشاور والبناء المشترك والتمتع بالفوز المشترك وبناء شراكة واسعة وتنفيذ خطة الامم المتحدة المستدامة لعام ٢٠٣٠ والعمل على دعم العولمة الاقتصادية والحفاظ على تعدد الاطراف وتلتزم بالعلاقات الدبلوماسية الجديدة بما فيها مبادرة الشراكة بدلا من التحالف والمجابهة ودعم النظام التجاري المتعدد الاطراف وتعزيز العولمة الاقتصادية في اتجاه اكثر انفتاحاً وشمولاً وتوازناً وجميعها تعد من اولوية واهمية المبادرة في بناء المصير المشترك.

ثالثآ– بالرغم من الانتقادات التي واجهت المبادرة تلك التي تتهم ان المبادرة فخ ديون نفى جميع شركاء المبادرة هذا الآراء الناقدة للمبادرة مؤكدين ان الصين تقدم القروض بشكل دائم للمشاريع في البلدان المعنية بحسب اوضاعها الاقتصادية القائمة قبل طرح المبادرة ولازالت في سعي حثيث لتجنيب اقتصادات ومجتمعات دول الجنوب من مخاطر الديون والقروض القائمة عليها وقامت الصين مع ٢٧ دولة معينة بصياغة المبادي التوجيهية بشان الاستثمار والتمويل في الحزام والطريق من اجل استدامة تعاون الاستثمار والتمويل وعملت على بناء بيئة التمويل الشفافة غير التميزية لا يوجد بلد يعاني من ازمة بسبب المشاركة بل نجحت العديد من الدول المشاركة في المبادرة في حل قضايا التنمية من خلال مشاركتها في المبادرة.

---

(١) عبد علي المعموري، الحلم الصيني (تربع التنين الصيني)، مصدر سابق ذكره ص١٣٧.

رابعآ- انظمام أحد الدول الصناعية الى المبادرة والمتمثل بإيطاليا بعد الانجازات الدبلوماسية الصينية وهذا يعني خطة هامة لا نجاح المبادرة حيث تمكنت من الحصول على شريك قوي في اوروبا الغربية وان المعارضة لزعماء اوروبا لن يؤثر على الشراكات الصينية ويمنعها من دخول الاسواق الاوربية في المستقبل ستعمل على زيادة الاستثمار في اوروبا مما يزيد اصرار بكين. (١)

خامسآ- وحتى عام ٢٠١٧ تدير الشركات الصينية لا يقل عن (٧٧) محطة بحرية في عشرات البلدان وقامت ببناء ممرات سكك الحديد فائقة السرعة عبر جنوب شرق اسيا وحتى روسيا واوروبا واستثمارات في مناطق اقتصادية في عمان وسريلانكا وميانمار وماليزيا و ابو ظبي وحفرت مجموعة من انابيب النفط والغاز الممتدة عبر اسيا الوسطى وروسيا وتم انشاء (٣٥) خط لقطارات الشحن تربط الصين مع دول اوربية الصين تستخدم سياسة بعيدة الأمد تمتد من ١٠ اعوام الى ٥٠ عام. (٢)

سادسآ- ردا على الإتهامات على المبادرة بالفساد وعدم الشفافية اكد الرئيس الصيني على الشفافية والقابلية على الاستمرار على ضم اكبر عدد من الدول مما يعني المزيد من النفوذ الاقتصادي والجيوسياسي وقلة الحواجز امام المبادرة واوضح الرئيس الصيني في مؤتمر الحزب الشيوعي عام ٢٠١٧ ان الصين تسعى الى تحقيق الحلم في عام ٢٠٤٩ الذي يصادف ذكرى تأسيس جمهورية الصين الشعبية واكد ان الصين سوف تصبح قوة عالمية ولها القدرة في انشاء واعادة تشكيل منظمات دولية مثل **(الامم المتحدة والبنك الدولي ومنظمة التجارة العالمية)** وسوف تتمكن من توسيع نفوذها الاقتصادي والعسكري والدبلوماسي في جميع انحاء العالم وفي عام ٢٠٣٠ تهدف الصين امتلاك سلاح بحري يحتوي على ٣٥٠ سفينة حربية و١٠٠غواصة

---

(١) عبد علي كاظم المعموري، مصدر سبق ذكره. ص١٣٧.

(٢) هبه جمال، مصدر سبق ذكره، ص٨-٩.

وبناء ٧٥ ميناء في جميع انحاء العالم تعمل على تكوين قوة بحرية عالمية لدعم المبادرة [١] بالقوة العسكرية من خلال استعراضنا الى السيناريوهات الثلاث نجد ان المعوقات التي تم ذكرها اذا استطاعت الصين تجاوزها سوف تثبت للعالم مدة قوة وقدرة الصين في قيادة النظام الدولي وتحقيق طموحها فهي تمثل فرصة لصين لاسيما انها تمتلك امكانيات دبلوماسية ومالية وفنية هائلة لتنفيذ المبادرة.

من خلال استعراضنا للمشاهد الثلاث للمبادرة، نجد ان المعوقات التي تم ذكرها تمثل اختبار أمام المبادرة وفي حالة تجاوزها سوف تثبت الصين للعالم مدى قدرتها في قيادة النظام الدولي وتحقق طموحها، القرن الحادي والعشرين يمثل فرصة تاريخية امام الصين، لتحقيق اهدافها وقيادتها للنظام الدولي لكونها تمتلك الامكانية الدبلوماسية والفنية والمالية لتنفيذ المبادرة، وفقآ الى دراستنا للمبادرة نرجح سيناريو استمرار المبادرة لعدة معطيات:

الاول: الصين تتعهد بالوفاء بأعلى المعايير الشفافية والدولية بالحوكمة والحفاظ على البيئة.

الثاني: الصين في ظل تجربة النهوض والنمو بمقدورها تحول التحديات الى فرص.

(١) jayadeva Ranade ،Belt and road Initative (BRI)and Its future Iamplications ،center for china Analysis and strategy onlink https://www.ccasindia.org/Belt.Road-Initiative.pdf dist of vist /٥/٦/٢٠٢٢.

الخاتمة

لقد اوضحت الدراسة اهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية، وطرقها البرية والبحرية وحجم تأثيرها في البيئة الدولية، واهميتها كمشروع طموح للقيادة الصينية المتمثلة بالرئيس الصيني **(شي جين بينغ)** محاولاً الارتقاء بالصين الى مستويات عالية من الأداء الاقتصادي والسياسي والامني ومنافسة القوى الكبرى على المكانة الدولية، مبادرة الحزام والطريق هي مشروع اقتصادي عالمي، تحاول الصين من خلالها احياء ماضيها اذ ان طريق الحرير تاريخيا هو اساس المبادرة، اذ انطلقت من التاريخ الى حاضرها ومستقبلها، اذ سعت الصين الى ربط اقتصادها مع اقتصادات الدول، ان كل الدول المشاركة في المبادرة ابدأت ترحيباً واعجاباً وتجاوباً، برزت اهمية المبادرة في الوقت الراهن لما يشهد اغلب دول العالم من امن واستقرار وتعايش سلمي لاسيما الدول الاوربية بعيد عن الازمات الاقتصادية التي تعيشها اوروبا، والنزاعات المسلحة التي تمر بها الدول العربية، ان المبادرة الصينية تعد من الرؤية المستقبلية للصين من اجل تعزيز مكانتها وقوتها بين الدول ذلك عن طريق ربطها مع اطراف دولية ومنظمات دولية لاسيما ان مشاركتها سوف يعود بالعديد من المكاسب الاقتصادية للدول المشتركة، ان الممرات الصينية تهدف الى زيادة تجارتها ونموها مع الدول وتعزيز امنها لكن هذا المشروع على الرغم من التطور والتقدم الذي تقوم به المبادرة الا انه في طياتها عدد من المخاوف والتحديات سوى من الدول المشاركة اومن قوى امنية سواء كانت هذ القوى اقليمية او دولية، ان نجاح المبادرة يتوقف على طمأنة الدول المشاركة والدول الاقليمية المجاورة للصين، خاصة الدول الاقليمية مع مراعاة مصالحهم في المنطقة، وحل خلافاتها مع المنافسين والخصوم فلابد على الصين ان تستغل آليات الحوار وتبادل الثقة ومواجه التحديات، يبقى التحدي الاكبر

لمواجهة المبادرة الصينية، هو التحدي الامريكي امام الصين الذي تسعى امريكا من خلاله الى الحفاظ على مكانتها قطب واحد مهيمن على النظام الدولي بشعار امريكا اولاً عن الطريق التعاون مع حلفائها في العالم ولاسيما روسيا نجد ان الدول الاوربية منقسمة حول المبادرة بين مؤيد وعارض لكن اغلب الدول الاوربية كان موقفها ايجابيا اتجاه المبادرة لاسيما دول وسط وشرق اوروبا بفضل الاليات والبرامج التعاونية التي اعتمدت الصين مع هذا الدول كألية ١٦+١ الذي تعاملت الصين مع الدول الأوربية بصورة منفردة وليس كاتحاد مما سهل دخول الصين الى الأسواق الاوربية من دون عوائق.

الاستنتاجات

في ضوء ما سبق، لخص الباحث النتائج التالية:

١. تمثل مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروعاً استراتيجياً ضخماً عبر قوة الصين الاقليمية والعالمية.

٢. تعمل الصين على وضع طريق الحرير الجديد حيز التنفيذ بغية استعادة دورها الاقليمي والدولي.

٣. شكل مشروع القرن الاقتصادي الصيني تقديم رؤية صينية طموح لأداء دور المشاركة مع الولايات المتحدة لنظام العالمي.

٤. يظهر استخدام الصين نهج القوى الناعمة في مبادرة الحزام والطريق، الذي يجسد الاستراتيجية الصينية الناعمة القائمة على دبلوماسية التعاون المشترك والاعتماد المتبادل لبناء إطار التعاون.

٥. ٥ركز مبادرة الحزام والطريق على دعم المشاريع الاقتصادية وعدم التدخل في الشؤن الداخلية للبلدان.

٦. على الصين مواجهة جملة من التحديات التي تعيق عملها لتنفيذ مشروع الحزام والطريق سواء كانت هذا التحديات داخلية او خارجية من اجل تجسيد المشروع فعلياً.

٧. لقد اثبتت الصين للعالم ان نظامها الذي كان يتعرض للانتقادات قد استطاع ان يقدم للعالم دروسا في التنمية الاقتصادية وتقديم المشاريع الاستثمارية والبنيوية التي كان لها انعكاس ايجابي على الاقتصاد العالمي رغم انه كان نظام سلطوي.

٨. تسعى الصين الى تعزيز مكانتها الدولية، وان تغير النظام السياسي العالمي من نظام احادي القطبية الذي تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية الى نظام متعدد الاقطاب وهذا النظام سوف

يعطي الصين مكتسبات وأهمية أكثر مما عليه في الوضع الراهن لأنها تعتقدان النظام السائد يعاني من سوء توزيع السلطة في مؤسسات الحكم العالمي.

٩. ان مبادرة الحزام والطريق شكلت تحديا للدول الكبرى المنافسة لصين كالولايات المتحدة الامريكية وروسيا وبعض دول الاتحاد الاوربي واليابان، فضلا عن دول اقليمية صاعدة كالهند وكوريا الجنوبية هذا الدول حاولت تحجيم المبادرة الصينية عن طريق طرح مبادرات مماثله لإعاقة المبادرة.

١٠. ان طرح المبادرات المضادة للمبادرة الصينية هذا يدل على اعتراف بمكانة الصين العالمية وما أحدثت المبادرة من اتفاقيات اقتصادية وامنية اقليمية ودولية بسبب تأثير مبادرة الحزام والطريق الصينية.

١١. ان الهيمنة الأمريكية يبدو تتراجع في المستقبل في ظل تنامي مكانة الصين العالمية ودورها العالمي الى جانب تصاعد ادوار دول اخرى كروسيا من الممكن ان يعزز كل من الصين وروسيا ادوارها العالمية في المستقبل، ونكون أمام ظهور نظام متعدد الاقطاب.

قائمة المصادر

القرآن الكريم:

سورة: المائدة، الآية: ٢

ثانيا: الكتب العربية والمترجمة:

١. ابراهيم القيسي، السياسة الخارجية الصينية قراءة ما بعد الإصلاح.، (بغداد: دار الرائد للطباعة والنشر والتوزيع)، (٢٠١٨).

٢. احمد السيد نجار، مصرا لعرب ومبادرة الحزام والطريق ومستقبل النموذج الصيني، ط١(القاهرة: دار ابن رشد، (٢٠١٧).

٣. احمد ماجد، الانعكاسات الاقتصادية للشراكة الاستراتيجية الشاملة بين الامارات والصين، تقارير اقتصادية، بلا عدد (وزارة الاقتصاد: ابوظبي)، (٢٠١٨).

٤. اميرة احمد خرزلي، مبادرة الجزام والطريق الصينية: الخلفية والاهداف والمكاسب، مركز الديمقراطي العربي، المانيا: برلين ١. ٢٠١٩.

٥. اوديد شينكار (ترجمة سعيد الحسينية)، العصر الصيني :الاقتصاد الصيني المناهض وتأثيره على الاقتصاد العالمي (بيروت: الدار العربية للعلوم، الطبعة الاولى ٢٠٠٥).

٦. بان احمد ابراهيم فضلي، طريق الحرير، عملاق ينهض من جديد، وزارة الخارجية العراقية، معهد الخدمة الخارجية، بغداد، ٢٠١٧.

٧. تسا ى وتشو قو بينغ ولوه وي دونغ، ١٠٠ سؤال وجواب حول الحزام والطريق مبادرة الصين للعالم في القرن الحادي والعشرين، مصدر سبق ذكره.

٨. كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدولة العربية، (عمان: دار امنه للنشر والتوزيع)، (٢٠١٨).

٩. تشين يوي تساى وتشوقو بينغ ولوه وي دونغ، ١٠٠ سؤال وجواب حول مبادرة الحزام والطريق في الفرن الحادي والعشرين. ترجمة نهى خالد وزينب جمال، ط١(القاهرة: دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية ٢٠١٧.

١٠. جاسم محمد مصحب، ولارا حسن، استراتيجية الحزام والطريق الاهداف والوسائل، حوار الفكر، المعهد العراقي لحوار الفكر المعهد العراقي لحوار الفكر، بغداد، العدد (٥٠).

١١. جان يون لينغ، الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة اية محمد الغازي، ط١، (الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، (٢٠١٧).

١٢. جين ليانجشانغ و ان جاناردن، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج، أكاديمية الامارات الدبلوماسية، الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٨.

١٣. الخطابي، عبدالعزيز رمضان علي، ٢٠١٦.ميناء مبارك واثره على العراق، مجلة الرافدين للحقوق، مجلد١٤، عدد٥١، بغداد، العراق.

١٤. جين ليا نجشيانج ود.ان جانار مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج، منشورات وزارة الخارجية الاماراتية، (ابو ظبي :أكاديمية الامارات الد دبلوماسية)، ٢٠١٨.

١٥. ويكن فازية، بين اعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات، جامعة وهران، الجزائر

١٦. دهقاني يعقوب، الصين ومشروع طريق الحرير دراسة في الانعكاسات الاستراتيجية على الاقتصاد والتنمية في افريقيا، ضمن كتاب دور الثقافة الاستراتيجية في توجيه السياسة الصينية تجاه دول المغرب العربي ٢٠٠١-٢٠١٧، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٨).

١٧. ديار صالح مجيد، بحر الصين الجنوبي: تحليل جيبولتيكي، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ط١، بيروت- ٢٠١٨.

١٨. رضوان جمول، الاقتصاد السياسي الصيني الحديث قراء في الحزام والطريق، وافاقها المستقبلية، المركز الاستشاري لدراسات والتوثيق، ط١، بيروت، ٢٠١٦.

١٩. زينب عبدالله، الاطار النظري ولمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، برلين، المانيا، ٢٠١٩'.

٢٠. طارق عزيزة، استراتيجية الولايات المتحدة في اسيا في ضل نهوض الصين، مركز حرمون لدراسات المعاصرة، قطر، ٢٠١٧.

٢١. عبد القادر محمد فهمي، دور الصين في البنية الهيكلية للنظام الدولي، (ابوظبي، الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠٠٠.

٢٢. عبد علي كاظم المعموري، ا لقرن الصيني للهيمنة بلا احتلال، ط١، دار روافد، بيروت، ٢٠٢٠.

٢٣. عبدا لله عشاش، مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي، المركز الديمقراطي العربي، المانيا، برلين، طبعة الاولى ٢٠١٩.

٢٤. فارس سعد، تقاطعات بين بوتين الاوراسي، وجينغ بين، طريق الحرير سباق السيطرة على سوق الطاقة العالمية، البناء، العدد ٢١٨٩، ٢٩ ايلول ٢٠١٦.

٢٥. كرار انور ناصر البديري، الصين بزوغ القوة من الشرق، مركز حمو رابي للنشر والتوزيع ط١، بغداد، ٢٠١٥.

٢٦. ليو خاي تشوان، مبادرة (الحزام والطريق) التحديات الامنية والخيارات الصينية، جان يون لينغ (محررا) الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن ٢١، ترجمة اية محمد الغازي، ط١، (الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، ٢٠١٧).

٢٧. مارك ليونارد، فيم تفكر الصين، ترجمة هبة عكام، مكتبة العبيكان، المملكة العربية السعودية، ٢٠١٠.

٢٨. مجموعة مؤلفين، الهند القوة الدولية الصاعدة (الابعاد والتحديات)، المركز العربي الديمقراطي لدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ط١، ٢٠١٨.

.

٢٩. المرسومي ابراهيم، نبيل جعفر وزينب حسين، ٢٠١٩.موقع العراق على طريق الحرير التحديات والمكاسب، ط١ شركة الغدير لطباعة والنشر المحدودة، البصرة، العراق.

٣٠. ------والجزائري، نبيل جعفر وحسين حيدر، ٢٠١٩.الأهميةالاقتصادية لميناء الفاو الكبير، ط١، دار الايام لنشر والتوزيع، عمان، الاردن.

٣١. ناديه كاظم العبودي، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تا ريخية، في مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي، المانيا، ٢٠١٩.

٣٢. هبة جمال الدين، التداعيات المحتملة لازمة كورونا على الاقتصاد المصري، سلسلة اوراق السياسات، معهد التخطيط القومي، القاهرة، العدد ٤، ٢٠٢٠.

٣٣. واثق الموسوي، مبادرة الحزام بين الواقع والطموح، الجزء الثالث، دار الايام لنشر والتوزيع، الاردن، ٢٠١٩.

٣٤. --------، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج١(عمان دار الايام للنشر والتوزيع، ٢٠١٩).

٣٥. تشاولي، مبادرة الحزام والطريق من منضور الاقتصادي الثقافي العالمي، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، ط١(الجزائر: دار الامان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف، ٢٠١٨).

٣٦. وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها، ترجمة: اوليغ عوكي، ط١الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٧.

ثالثا: رسائل الماجستير وأطاريح الدكتوراه:

١. جمال منصورة، سمية بلحسن، الرها نات الاستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، رسالة ماجستير غير منشورة،جامعة ٨ ماي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٩ -٢٠٢٠.

٢. شهيناز نور الهدى، الاستراتيجية التجارية الجديدة لصين، دراسة العلاقة الصينية الافريقية بعد الحرب الباردة (شهادة ماستر، جامعة تيزي وزو ٢٠١٨).

٣. حسن ابراهيم سعد، السياسة الخارجية الصينية اتجاه افريقيا منذ انتهاء الحرب الباردة (جامعة القاهرة، معهد البحوث والراسات الافريقية، قسم السياسة والاقتصاد، اطروحة دكتوراه.

٤. حيد زهير الوائلي، مبادرة الحزام ومستقبل مكانة الصين، (اطروحة دكتوراه في العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٢١).

٥. ريا عبد الحسين، امن الطاقة في الادراك الاستراتيجي الصيني (مبادرة الحزام والطريق)، (رسالة ماجستير غير منشورة) جامعة النهرين كلية العلوم السياسية، ٢٠٢٠.

٦. سرى موفق جعفر، الدور الجيو ستراتيجي للصين في الترتيبات الاقتصادية الدولية في القرن الحادي والعشرون، (الحزام والطريق نموذجا)، اطروحة دكتوراه، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٢٠.

٧. علي سيد فؤاد، إثر التغيرات في النظام الدولي على السياسة الخارجية الصينية تجاه الولايات المتحدة الامريكية، اطروحة دكتوراه، (جامعة القاهرة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية).

٨. منار شاكر محمود، مستقبل الهيمنة الامريكية في ظل المبادرة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النهرين كلية العلوم السياسية، ٢٠٢١.

٩. ياسين عامر عبد الجبار الربيعي، واقع مكانة الصين ومستقبلها في البنه الهيكلية للنظام الدولي– القيود والفرص، رسالة ماجستير في العلوم السياسية، كلية الآداب والعلوم، جامعة الشرق الاوسط الاردن، ٢٠١٨.

رابعا: التقارير:

١ ابتسام محمد عبد العامري، مبادرة الحزام والطريق وتأثيره على العراق، ورشة عمل، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠٢٠.

٢ شفيق شقير، طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة' الدوحة ٢٠١٧).

٣ علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مركز المستقبل، الامارات العربية المتحدة، العدد ٢٦، ٢٠١٨.

٤ عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، سلسلة تقارير (مركز دراسات الجزيرة الدوحة).

٥ وانغ جيا ن، ا لعلاقات الصينية –الشرق اوسطية من منظور الحزام والطريق 'تقارير مركزا لجزيرة لدراسات، قطر، ٢٠١٧.

خامسا: المجلات والدوريات والصحف:

١. ابتسام محمد العامري، الدور الصيني في افريقيا: دراسة في دبلوماسية القوة الناعمة، مجلة المستقبل العربي، مجلة٤٠، العدد ٤٦، لبنان، ديسمبر ٢٠١٧.

٢. احمد حسين الخطيب، الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي، مجلة جيل، العدد ٢٤، (لبنان: مركز جيل البحث العلمي، ٢٠١٩)، ص١١٧.

٣. اسوار براساد، الطريق الى التأثير، مجلة التمويل والتنمية، العدد ٥٤، (واشنطن: صندوق النقد الدولي، ٢٠١٧).

٤. انس كوييز بن علال، مستقبل السياسة الخارجية الامريكية في عهد بايدن، الاستثمارات في مكتسبات ترامب والعودة الى نهج اوباما، مجلة الدراسات الاستراتيجية والعسكرية، المركز الديمقراطي العربي، برلين، المجلد الثاني، العدد ٩، ديسمبر ٢٠٢٠.

٥. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق للقرن الحادي والعشرون بنك الاستثمار الاسيوي للبنية التحتية نموذجا، دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد ٦٧، (٢٠١٦).

٦. جاسم محمد مصحب، ولارا حسن، استراتيجية الحزام والطريق الاهداف والوسائل مصدر سبق ذكره.

٧. جانغ يون لينغ، الحزام والطريق (تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن الحادي والعشرين)، دار صفصافة للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧.

٨. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لدول غرب اسيا الاسكو ٢٠١٩، مبادرة الحزام والطريق ماذاتحمل للبلدان العربية، البند السابع من جدول الاعمال.

٩. حميد شهاب احمد وزيدون سلمان محمد، التحدي الصيني للهيمنة الامريكية، ط١، دارسما للنشر والتوزيع، جمهورية مصر العربية، ٢٠١٩.

١٠. زرقين احمد، مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية، مجلة قضايا أسيوية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، العدد الثالث، (٢٠٢٠.

١١. سالي عادل، الممرات الدولية: ساحة جديدة للصراع على النفوذ الجيوستراتيجي الاقتصادي دوريات اتجاهات الاحداث العدد ٢٤ نوفمبر ديسمبر ٢٠١٧.

١٢. شريفة كلاع، نحو اعادة تشكيل نظام عالمي جديد وخلق عالم متعدد الاقطاب: الملامح والمؤشرات واي دور لصين في ذلك ؟ مجلة السياسة العالمية، المجلد ٥، العدد ٢، سنة ٢٠٢١.

١٣. شناز بن قانه، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق، الطبعة الاولى، المركز الديمقراطي، المانيا برلين، ٢٠١٩.

١٤. مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادية في العالم، المركز الديمقراطي العربي، المانيا: برلين، الطبعة الاولى ٢٠١٩.

١٥. عدنان خلف حميد، وهند زياد، مبادرة لحزام والطريق (الاهداف والتحديات)، مجلة تكريت للعلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، العدد ١٩، جامعة تكريت، العراق، ٢٠٢٠.

١٦. لمياء مخلوفي، استراتيجية الحزام والطريق الجديدة وافريقيا، مجلة دراسات سياسية، ديسمبر (٢٠١٧).

١٧. نادية حلمي، الحرب التجارية الامريكية –الصينية الى اين، مجلة السياسة الدولية، العدد ٢١٧، مجلد، (مصر مؤسسة الاهرام، ٢٠١٨).

١٨. ناديه الهواس، نظام عالمي بديل تحديات بناء استراتيجية احتواء امريكا لصين، ملحق مجلة سياسات دولية، العدد ٢١٤، القاهرة ٢٠١٨.

١٩. نهله محمد، طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة، مجلة شؤون عربية، العدد ١٧١، (القاهرة: الامانة العامة لجامعة الدول العربية، ٢٠١٧).

٢٠. هبه جمال، مفهوم المصير المشترك والعلاقات العربية الصينية، مركز الأساليب التخطيطية مجلة السياسة والاقتصاد العدد الثالث، ٢٠٢٢.

٢١. الوثائق الصادرة من الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشر للحزب الشيوعي الصيني، دار النشر للغات الأجنبية، بكين، الصين، ط١.

٢٢. وفاء كاظم الشمري، الحزام والطريق تحليل في الجيبو لتيكس، مجلة الجامعة العراقية، مركز البحوث لدراسات الاسلامية، العدد ٤٤، ج ٢.

٢٣. سفير الصين بالقاهره: مبادرة الحزام والطريق وفرت نحو ١٨٠ الف فرصة عمل، صحيفة الوطن، متوفر على الرابطالتالي.https://bit.ly/٢LcTsxD

٢٤. صحيفة الاستقلال، زيارة عبد المهدي لبكين هل يرهن العراق نفطة مقابل الاعمار، تقرير على الرابطالتالي:http://new.alestiklal.net

٢٥. عبد الوهاب جبار , صحيفة البينة الجديدة، الاتفاقية العراقية الصينية تدخل حيز التنفيذ، ا لعد ٢٣٢٤١، ١٤ متاح على الرابط: http://albayyana-new.net/conttent.bhbid

٢٦.جعفر محمد راضي، ٢٠١٣. الأثار الاقتصادية لميناء مبارك الكويتي على الموانئ العراقية، مجلة الاقتصاد الخليجي، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، جامعة البصرة، العدد ٢٤، البصرة. العراق.

٢٧.محمد السيد سليم، واقع ومستقبل التحالفات في اسيا، السياسة الدولية، (القاهرة، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، العدد (١٨٣)

٢٨.محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مجلة دراسات شرق اوسطية، العدد ٨٠، السنة ٢٠١٧.

٢٩.محمد عبد اللة يونس، تحول جيوستراتيجي: الاستراتيجية الامريكية الجديدة، مجلة السياسات الدولية، العدد ١٨٨، القاهرة، مركز القاهرة للدراسات الدولية والاستراتيجية.

سادسا: المواقع الإلكترونية:

١- اتفاقية الحزام والطريق بين العراق والصين: هي اتفاقية تعاونية ضمن اطار المبادرة وقعت في بكين وتضمنت ٧ مواد لتعاون بين البلدين، موقع عراق ٢٤، اتفاقية الحزام والطريق التي وقعها العبادي مع الصين، على الرابط التالي: https://Iraqi٢٤.com/news/pdf/١٢١٩٤

٢- احمد صبحي، تقرير استراليا وامريكا والهند واليابان تجري محادثات لطرح مبادرة الحزام والطريق رويترز ١٩ فبراير ٢٠١٨ على الرابط التالي : https://bit.ly٢NFqOio :

٣- احمد عبده طربيك، على خطى التاريخ •طريق الحرير، حركة ليندون لا روش على الرابط التالي:http://Arabic.Larouchepub.com/٢٠١٤/١٤/٨

٤- ادوات تنفيذ المبادرة، /مقالة خاصة: الدول المشاركة في الحزام والطريق تجني ثمار بعد ست سنوات من الناء المشترك على الرابط التالي: http://Arabic.news.com

٥- استشراف مستقبل الحزام والطريق الصينية بعد قمتها الثانية، فرص وتحديات الشارع السياسي رؤية التخطيط والدراسات الاستراتيجية، ابريل ٢٠١٩، موجود على الرابط التالي: https://politicalstreet.org//

٦- اسلام المنسي، الحزام والطريق: الصين ولعابة السيطرة على مفاصل العالم، مصر العربية ٢٠١٧/٥/١٦ على الرابط: https:www.ida٢at.com

٧- اطار التعاون بين الصين واسيان اقترحه لي كه تشيانغ في عام ٢٠١٣ خلال اجتماع مع قادة الاسيان، اي في التعاون في سبع مجالات مختلفة، لشراكة استراتيجية بين الصين اسيان تجاه عام ٢٠٣٠ للارتقاء بالتعاون المصدر. الصين والاسيان تصيغان رؤية لشراكة استراتيجية اتجاه عام ٢٠٣٠، على الرابط التالي:http://Araba.chin.org.

٨- بنك التنمية الجديد لدول بركس "يخطط لمكتب اقليمي في البرازيل صحيفة الشعب اليومية اونلاين ٢٠١٩/٥/٢٣ على الرابط التالي: http://Arabic.news.com

٩- تحليل مبادرة الحزام الصينية، ٢٠١٩/٥/١٢/ على الرابط: https://www.qnb.com

١٠- التواصل في خمسة مجالات، ٢٠١٧/٤/٢١، على الرابط التالي:http://www.unevironment.org

١١- حسام ابوحامد، على طريق الحرير الجديد :القاطرة الفرنسية تقوداوروبا، مركز اسبار ٢٠١٩/١٢/١ على الرابط التالي: https://asbarme.com

١٢- خطة لتطوير البنة التحتية بتكلفة ٩٠٠ مليار دولار امريكي: موقع الشرق الاوسط وشمال افريقيا وتركيا على طريق الحرير الجديد الى الصين.على الرابط التالي:http://business.algeria.nsbc.com/ar-dz/aricle

١٣- .نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثره على الامارات، بحث منشور على الرابط: :http://www.economygov.ae/EconomicalReports

١٤- دراسة تظهر افاقا اقتصاديا واعدة للدول المشاركة في المبادرة، موقع اربيك نيوز، موجود على الرابط التالي: https://goo.gL/dyNWP٢KK

١٥- الرابط احمد علو، الصين وطريق الحرير الجديد، الجيش اللبناني على الرابط التالي :http://www.lebermy.gov.ib/ar/content

١٦- الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرون مارس /٢٠١٥.على الرابط التالي:http://www.fmprc.com.gov/cn/ara/zxxx/t١٢٥٢٠٠٢.sh

١٧- الرؤية والدافع المشترك لبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري، للقرن الحادي ولعشرين، وزارة الخارجية الصينية، موجود على الرابط: https://goo.gl/p٩GSKZ

١٨- سعيد عبد الرزاق، التنين الصيني سيد طريق الحرير الجديد، الشرق الاوسط ٢٠ /٢٠١٧/٥ على الرابط التالي: https://bit.lyl٢yFEBrh

١٩- الصين والاتحاد الاوربي يصدران بيانا مشتركا للاجتماع ال ٢١ للقادة ٢٠١٩/٤/١٠ على الرابط التالي:http://arabic.news.cn

٢٠- طريق الحرير موسوعة ويكيديا، على الرابط التالي : http://Wikipedia.Org/wiki

٢١- عادل عامر، التأثيرات الاقتصادية والاستراتيجية لطريق الحرير، موجود على الرابط http://eslsada.net/

٢٢- عراقيـــــل تواجـــه خـــط الصـــين لا حيـــاء طريـــق الحريـــر، علـــى الرابط:https://www.aligazeera.net/news/reportsandinterviews

٢٣- عراقيـــــل تواجـــه طريـــق الحريـــر، عـــل الموقـــع التـــالي https///ww.algazeera.net/news/report tsandinte reviews/٢٠١٧/١١/١٢

٢٤- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة لدراسات على الرابط التالي: http://studiesAljazeera.net/ar/reports/.html

٢٥- علوان نعيم امين الدين، النفوذ الروسي على ممرات الحرير، الميادين، ١٥ شباط ٢٠١٧ على الموقع التالي http://www.almayadeen.net/

٢٦- عمرو محمد فريد سليمان، مشروع الحزام والطريق وتاثيرة على الاقتصاد المصري، ٢٠١٩،على الرابط التالي : https://jsst.journals.ekb.eg/article

٢٧- لموقع الرسمي للبنك، على الرابط التالي https://wwww.aiib.org/en/about-alibi/index.html

٢٨- مبادرة الحزام والطريق :رؤية صينية، مركز دراسات الصين وأسيا، ٢٠١٩/٢٢على الرابط التالي: http://ww.chinaasia-rc.org

٢٩- مبادرة الحزام والطريق تستهدف التنمية المشتركة والمنافع المتبادلة، ٢٠١٩/٤/٢٥،على الرابط التالي : :Arabic.china.org.com

٣٠- محمد يونس الشرابي، سير طالبان والصين معا في طريق الحرير، على الرابط التالي:
http://www.noonpost.com/content/

٣١- مظهر محمد صالح، بنود الاتفاقية العراقية الصينية، وكالة انباء براثا، على الرابط
https://burathanews.com/Arabic/reports/٣٦٢١١٤

٣٢- منصور ابو عزام، الهيمنة الناعمة لصين على الحزام والطريق، تقرير جريدة الاهرام (٥ شباط ٢٠١٨) على الرابط التالي:http://www.ahram.org.eg/news/٢٠٢٥٤٨

٣٣- مؤتمر الامم المتحدة لتجارة والتنمية (الاونكتاد) موجود على الرابط التالي :
https://goo.gl/٣rwgp

٣٤- موقع الحياة على الرابط التالي: http://www.alhayat.com/article/٩٠٨٦٩٤

٣٥- موقع الخليج اون لاين على الرابط التالي: http://alkhaleeg.online

٣٦- الموقع الرسمي لصندوق الحرير، على الرابط التالي: http://www.silkroadfund.com.cn

٣٧- الموقع الرسمي للمبادرة، على الرابط التالي: https://eng
yidayilu.gov.cn/qwyw/rdxw/٦٩٥٠٠htm

٣٨- الموقع الرسمي لمبادرة الحزام والطريق، ٢٢ يناير ٢٠١٩ على الرابط التالي:
https://ara.yidaiyilu.gov.cn/noticia/word/٣٦٥٣٦.htm

٣٩- موقع سكاي نيوز العربية على الرابط التالي:https://www.skynewsarabia.com/business/١٢٠٣٤٩٢

٤٠- موقع عرب نيوز الصيني، شركة صينية تباشر بمحطة كهرباء شمال بغداد خبر نشر بتاريخ ٢٠١٩/٨/٣٠ على الرابط التالي : http://arabnews.com:

٤١- نغ جيان وطارق يوسف، التعاون في مجال البنية التحتية الرقمية والامن، في مجموعة باحثين (مبادرة الحزام والطريق التعاون بين الصين والشرق الاوسط في زمن الاضطراب السياسي)، ٢٠١٩ على الموقع التالي http://www.brookIngs.edu/wp-content/uploads/٢٠٢٠/١١/china

٤٢- هل تتجه الصين احتواء طالبان بعد سقوط كابل، مركز المستقبل لدراسات، على الرابطالتالي: https://futureuae.com

٤٣- الهند تواجه حزام الصين بممر افرو - اسيوي مدعوم يابانيا، ٢٩ /تموز/ على ا لرابط التالي https://aawsat.com/home/articie/ تاريخ الزياره /٢٠٢٢/٥/٢٩

٤٤- وانغ شياو، انجازان وتحديات تقف امام المبادرة على الرابط التالي:http://Arabic.china.org.cn/txt/٢٠١٧/content-٤٠٧٩٠٧٩٨.htm

٤٥- يربا الخراشي، هذا هو اكبر تحد امام المبادرة الحزام والطريق الصينية، مدونات الجزيرة، ٢٠١٨/١٠/١٠ يناير على الرابط https://blogs.aljazeera.net/blogs/

٤٦- يلينا نيدو غينا، الحزام والطريق، الصين بعيون عربية، عدد١٠١ المنتدى الاعلامي للمبادرة ٢٠١٨ على الرابط https://www.chinesebeltandroad.com/

سابعا: المصادر الأجنبية:

١. Michael Clarke ،the Belt and road Initiatve:chinas new Grand starategy?in china sublet and Road Initative:view from along the silk Road ،the national Bureau of Asian Research ،seattle ،Washington ، ٢٠١٧.

٢. heienchin ،winnie ،he'the belt android Intitative: ٦٥ countries and beyond ،fung business Intelligence centre ،hong kong.

٣. china Belt and road initiative –lsitthe Biggest project in Human History ?optic.

٤. Aivinc. Chua ،one Belt one Road and opportunities ،center for financial stability ،July ٦ ،٢٠١٧.

٥. The Belt and Road initiative international Green Development coalition على الموقع واي باك مشين ٢٠٢٠-١١-٢٥

٦. Greening the Belt and Road ٢٠٢٠-١٢- نسخه محفوظة على الموقع واي باك مشين ٢٦Lenitive.

٧. ٢٠٢١Trieste ،ex Aquila vein duty all'un gheres Adrian borty 'null piccolo ١٨.١٢.

٨. Nazirul Islam Sarker ،Altab Hossin ،yinxiao Hua ،Kamruzzamz Sarkar ، Nitin Kumar'oil Gas and Energy Business under One Road

Stategic'open journal of S٠cial Sciences Research publishing ،china ،vol .٦.No.٤(٢-٠١٨).٩

٩. Camille Lon's and (other) ،China s Great Game in the middy le E sat the European council on f origin Relations ،Berlin ٢٠١٩.

١٠. Maximilian Mayer ،china's Rise as Eurasian power. The Revival of the Roadand Consequences.٠p.cit

١١. Astrid H M NOR din Mikalen Weismann ،will Trump make china great again the belt and road in active and international ،Affaris ،٢٠١٨.

١٢. francis shorten ،china and Twenty-First –century silk Roads ;A new Era of Global Economic Lead reship ،in Wending Zhang lien Alone and Christophe Letterman Chinas Belt and Road lenitive change the rules of Globalization (US; Palgrave Macmillan Lan٢٠١٨

١٣. Maximilian Mayer' power. The Revival of the Silk Road and lets Consequences Chinas Rise as Eurasian op .cit.

١٤. David Brewster. The MSRI and the Evolving Naval Balance in Indian Ocean inseam marc Blanchard (ed) china's Maritime Silk Road initiative and South Asia A:Political Economic Analysis of its Purposes perils and promise (Singapore :Palgrave mac Milan٢٠١٨/٥٥-٥٦.

١٥. Asian infrastructure finance ٢٠١٩ Bridging Borders infrastructure to connect Asia and Beyond Asian Infrastrue investment Bank Report pdf.

١٦. Asian infrastructure finance ٢٠١٩ Bridging Borders: infrastructure to Connect Asia and Beyond ،Asian infrastructure investment Bank Report، pdf.

١٧. The Belt and roadIntitiative ،octopar ،٢٠١٦ ،Accessd on thelink: https:

١٨. zi yang securing Belt and road Initatave ،united stste institute of peace special report ،Washington ،٢٠١٨.

١٩. goel wuth now ،Chinese perspective on the Belt and Road lenitive strategic china Raionales ،and lamplicaitions ،.

٢٠. Abbay Kumar sing Emerging contours of maritime security Architecture under the Belt and road initiative in state for defense studies Analyses general of Defense studies ،vol١٢ ،no ،٤ NEW Delhi ،٢٠١٨.

٢١. David Hundt and So young Kim ،Elite opinion and the Belt and Road Debate in south Korea ،pacific Affairs ،universe sty of British Columbia ، volume٩٢ ،Number ،١canada ،٢٠١٩.

٢٢. Balbina y.Hwang ،A fork in the Road Korea and china .s one Belt one Road initiative Korea Economic instate of America academic paper series ،wash in gotn Dc November ١٦/٢٠١٦.

٢٣. Alce Ekman ،china rise the view from south Korea ،European union instate forecourt studies(EUISS) ،may ٢٠١٦ .

٢٤. Darshana M .Borah ،India ،s Answer to Belt and Road A Road map for south Asia Carnegie Endowment for international peace ،new Delhi ، ٢٠١٨ .

٢٥. Mala Sharma ،India ،Approach to chi na Belt and road lenitive oppor tu n ties and concur n .

٢٦. kawal Masahiro ،Belt and road initiative ،gap an perspective Economic Research institute for North Asia (ERINA) ،Foreign correign correspondents clup of gap an ٢٠١٧.

٢٧. Masafumi laid Japan Relu ctant Embrace of BRI ،G–man institute for international and Security Affairs Research Division Asia ،no ٣.Germany ،٢٠١٨.

٢٨. Umirdionov ،Ali sheer ،Generating a reform of the BRI from the inside japan con tri b ution via soft law diplomacy the rese arch in astute of econ my trade and in duster Nagoya university of Economics RIETI Discussion paper series Japan ،September.

٢٩. maaike okano and tomik kamio Engaging butnot indorsing chine ١٨/٨/٢٠١٩ Road lintev Netherlands institute of international relations ، nether lands ،٢٠١٩.

٣٠. valentin martin ،Entre emerve illement et apprehension Des union European face aux N ovules Routes de la soie (master٢ ،unversite Lyon ،٢٠١٩)١٢٠-١٢١-١٢٩.

٣١. Ana pantea ،L 'initiative la century et al Route dans Europe Orientale ، synergies Roman (٢٠١٨).

٣٢. chen xinhe zhigao(eds)١٦+١ cooperation and china relations Budapest – china –cee Institut ،٢٠١٨).

٣٣. Prabhat shukla ،Understanding the Chinese one –Belt–one Road Vivekananda linter nation al found ،occasional paper (August ٢٠١٥).

٣٤. Brad parks Chinese Leadership and the Future of BRI What Key Decision Lie A Head ،venter for Global Development ،Washington ، ٢٠١٩.

٣٥. Michelle Rota and others ،Belt and road Economics (opportunities and Risks of Transport corridors) ،world Bank Group ،Washington ،٢٠١٩.

٣٦. jessica keough.Indtroducition ،chin Belt and road Intitative;views road ، thenational Bureau ofAsian Research ،seattle ،Washington ،٢٠١٧.

ثامنا: المواقع الإلكترونية الأجنبية:

١. the belt and road lenitive international green development coalition (brigc)'Accessed at February١٩ ،٢٠٢١.on the link; https://www.unenvironment.org

٢. The Belt and Road Initative"(https://www.lehmanbrown.com) accessed January ٢٨ ،٢٠٢٠.

٣. The Belt and Road Initative"(https://www.lehmanbrown.com) accessed January ٢٨ ،٢٠٢٠.

٤. A wep of silk china talks of building adigital silk Road city wants to cash in .the Economist ،may ٣١ ،٢٠١٨accessible at :httbs;//econ . st/٢ kly.

٥. A web of Silk China talks of building a (digita Silk Road)'may ٣١ ،٢٠١٨ Accessed at February ١٤ ،on the link; https://www.Economist.com/china/٢٠١٨/٣١/china-talks-of-building-a-digital-silk-road.

٦. Networking the Belt and Road –the future is digital 'August ٢٨ ،٢٠١٩ Accessed at February ١٤ ،٢٠٢١ ،on the link: https://www.merics.org.

٧. (last accessed: july ٢٠ onlink http://datatopics.worldbank.org/jobs/.

٨. Michael Martina ،U.S Senate Passes bille to ban all products from china ،s Xin iang Reuters july ١٥ ،٢٠٢١ available httbs://reut.rs/٣i٩GwZ.٥.

٩. Shannon Tieziz The Maritimes Silk road Vs. The String of pearls the Diplomat February ١٣ ،٢٠١`٤ accessible at: http://bit.ly/٢zpVL.

١٠. Laurent Dupuis Les ١٨principaux groups Islamite's armies dens lemonade ،https://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Les-١٨.

١١. pascal(ALLIZRD)pour La france ،les nouvells routes de soie; simple leconomiqe ou nouvel order mondial ?""/ ٥/٢/٢٠٢٢/sur lesite on https://www.senat. Fr/notice-rapport/٢٠١٧/rl٧-٥٢٠-notice. Html.

١٢. Michele ruta ،three Opportunities and three Risks of the Beltane Road٢ initiative MAY ٢٠١٨ on the link https://blogs.worldbank.org/trade/three-٠pportunities and –three-risks-belt-and road –initiative.

١٣. China eys belt road extension in talibin ruled Afghinstin raising conceer ns for inda sep ٣ ،٢٠٢١ on the http://www.wio news .conm/indaias concem-on-china-help ing-arghnistan-isinappropriate-talpin.

١٤. China s Health silk Road Adapting the BRI to pandemic –era world ، nov ٢٥ ،٢٠٢٠ on the link https://merics.org/en/short-analysis/chinas-health-bri-pandemic-era-worlg.

١٥. MIFRAH HAQ ،china builds Digital Silk Road in Pakistan to Africa and Europe on the link https://asia.nikk.com/spotlight/Belt-and_road/china_builds.

١٦. Sungku gang should south Korea rapt pate in chin belt and road published in granary ٢٠١٩ on link / http://nationalinterest.org/blog/buzz/should-southKorea.

١٧. NICK Crawford and DIVID Gordan china Confronts Magor risk of Debt crisis on Belt and road Duet pandemic on the link https://٣A٪٢Fthediplomat.com ٪٢F china-confronts-magor-risk-of-dept-crisis-on th ebelt-and-due-to .

١٨. Angus lam ،Domestics politics in southeast Asia and Local Backlash agints the Belt and Road Intitive on the link https://www.fpri.org/article/٢٠٢٠/١٠/domestics-in_southeast-asia-and-local-backlash-against-the-belt-and-road-initiatiave

١٩. yiwhan woo china cales for korea role on Belat and Road ٢٠١٩ on link https://www.scmp.com/news/asia/artical .

٢٠. Gohn w .Giver ،china south Asian interests and policies ،paper prepared for us-china economic and security review commission ، ٢٠٠٥.on link http://www.uscc.gov/hearings/٢٠٠٥hearings/wriying

٢١. Astrid skala kuhmann European response BRI overdue Assment centr for international Relations and sustanble ،Serbia ٢٠١٩ on link https://www.cirsd.org/en / horizons/horizons-summer-٢٠١٩-١٤/.

٢٢. Dmitri renin ،RUSSIA EVOLVING STANCE ON THE BELIT AND ROAD INTTIATIVE in the belt and road lenitive views from wash ing ton Moscow ،on link https://carnegietsinghua.org/٢٠١٩/٤/٨/beltbandroad

٢٣. evgeny vinokurov ،belt and road from Russian perspective ،research gate ،published in January ٢٠١٩/ on link https://www.researchgate.net/publication/ .

٢٤. Alexander Gabuev ،opportunities and risks in the belt road lenitive viws from washingtion Moscow ،and oejing caregie tsin gua ،centr for giopal policy ،chinha ApRIL ٢٠١٩ on link https://carneg iestn ghua.org /٢٠١٩/٤/٨/.

٢٥. Economist forecasts ،china enonomic growth to slow(٥ ،٧) in ٢٠٢٠ septembr ،oxford on link https://www.oxfordeconomics.com/china-citiesforecasts/coverage .

٢٦. jayadeva Ranade ،Belt and road Initative (BRI)and Its future lamplications ،center for china Analysis and strategy onlink https://www.ccasindia.org/Belt.Road-Initiative.pdf .

٢٧. shanghai stock Exchang ،theBeltandroadlnitave;resgapingtheglobalvaluechin ،unitedkingdom ،٢٠١٧ link: http://www.arx.cfa/-/media.

٢٨. sungku jang shouldsouth korea participate in china pelt and road,article pupblishid January ٦,٢٠١٩ on link :http://nationalinterest.org/buzz/shouldsouth -koreapartcipate-chinas-belt-and-road dist vist ٢٥/٥/٢٠٢٢